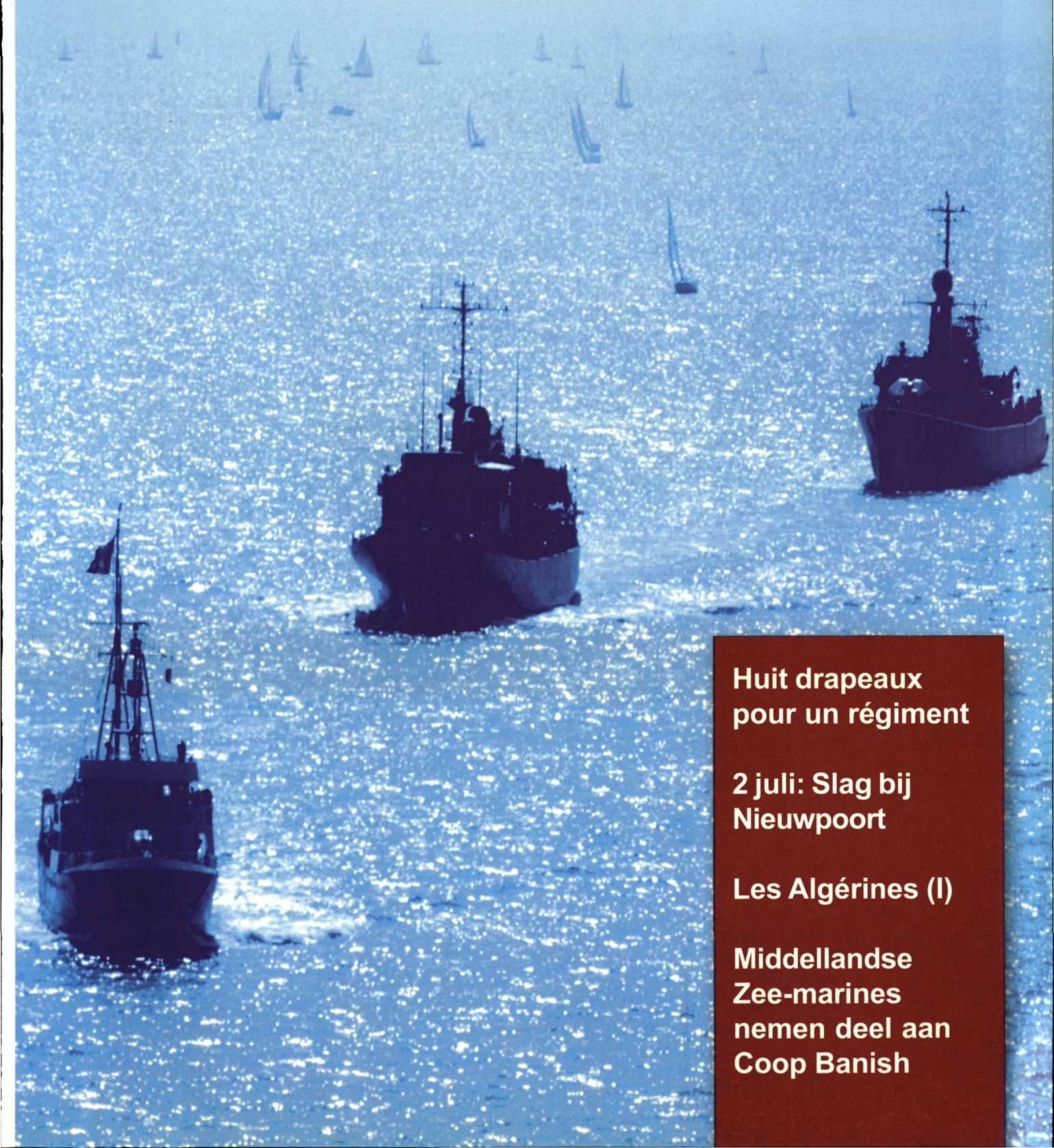


NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

43e jaargang - 43e année nr. 260 - 2000/3



**Huit drapeaux
pour un régiment**

**2 juli: Slag bij
Nieuwpoort**

Les Algérines (I)

**Middellandse
Zee-marines
nemen deel aan
Coop Banish**

NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP "NEPTUNUS"

door storting/overschrijving
van 500,-BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een bescher-
mend abonnement van
750,-BEF. nemen, wat over-
eenstemt met de werkelijke
kostprijs van het tijdschrift of
nog beter... een weldoend
abonnement aan 1.000,-
BEF.



RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A "NEPTUNUS"

par versement/virement
de 500,-BEF. sur notre
compte en banque
n° 473-6090311-30
de NEPTUNUS, Ostende.

Vous pouvez également
prendre un abonnement de
soutien de 750,-BEF.
ce qui correspond au prix
de revient réel de la revue,
ou mieux encore... un
abonnement de bienfaiteur
1.000,-BEF.



"NEPTUNUS"

43e jaargang - 43e année nr. 260 - 2000/3

Directeur - Directeur:

M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:

J.-C. Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge

Alle artikels worden gepubliceerd onder de
verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet
noodzakelijk de mening van de Staf van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs
auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'Etat-
Major de la Marine

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift - Revue Maritime Trimestrielle

Uitgever - Editeur: VZW Neptunus ASBL

Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende

Tel./Fax: 059/80.66.66

e-mail: vzw.neptunus@pi.be

Prijs per nummer: 150,-BEF

Prix par numéro: 150,-BEF

Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel)

750,-BEF (beschermend - soutien)

1.000,-BEF (weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland: 1.100,-BEF

Abonnement étranger: 1.100,-BEF

voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk

Libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers -

Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de
uitgever.

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par
quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de
l'éditeur.

In België gedrukt bij "Vanden Broele nv", 8000 Brugge

Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2000 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:

Jean-Claude Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge.

INHOUD

SOMMAIRE

nr.3 september 2000
septembre 2000

Huit drapeaux pour un régiment par L. Nyssen	163
2 juli 1600: Slag bij Nieuwpoort door E. Mahieu	171
Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (VII) par CPV(hre) J.-C. Liénart	177
Belgische maritieme radioamateurs activeren Russische onderzeeër in de haven van Zeebrugge door IOM (b.d.) A. Jacobs	181
Les "Algérines" (I) par P. Latinis	185
De Methania: 20 jaar BE - maritiem gasvervoer door Saint Bernard du Spuikom	188
Info Marine	193
Orka 2000: een Oostendse "Première" voor het Koninklijk Marine Kadettenkorps door Saint Bernard du Spuikom	208
Des peintres... et la Marine par Saint Bernard du Spuikom	209
Panorama maritime Le Hanseatic inaugure le quai touristique par H. Rogie	210
MCM Development shop window 2000 door G.A.H. Toremans	211
Middellandse Zee-marines nemen deel aan Coop Banish door G.A.H. Toremans	212
La Marine et l'accord de Bonn	214
Navigator's corner Astronomische navigatie door Y. Terrasson	218
La mort des géants par P. Eygenraam	223
Nice to know Antwerpen is een maritiem erfstuk rijker door L. Van Cant	226
Message in a bottle (suite) Rencontre après une attente de 44 ans par J.-C. Vanbostal	227

De Marine droeg zijn (klein) steentje bij tot het welslagen van de Nova Scotia International Tattoo 2000 door R. Eneman	228
La Mer: l'autre front belge de 1914 - 1918 par Saint Bernard du Spuikom	230
Woorden uit de zeemanskist: Lens - Lensen - Lenzen door wijlen IOM(b.d.) Dreesen	231
Scheepsemblemen verzamelen door F. Neyts	233
Tentoonstelling "Mei 1940 in kleur"	234
Boekbespreking "Seapower and Space" "The Abandoned Ocean" "Pc aan boord" door F. Neyts	235
"La flotte européenne de la confédération sudiste" par J.-C. Vanbostal	236
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België Escalaes de navires militaires étrangers en Belgique	237
Kroniek van het personeel - Chronique du personnel	238

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
M. Van Bussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans - C. Cappon -
J.-P. Duperroy - M. Vanderstraeten

Dienst publiciteit - Service publicité
C. Cappon

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p./pb 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30
500 BEF jaarlijks / annuel
750 BEF beschermend / protecteur
1.000 BEF weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

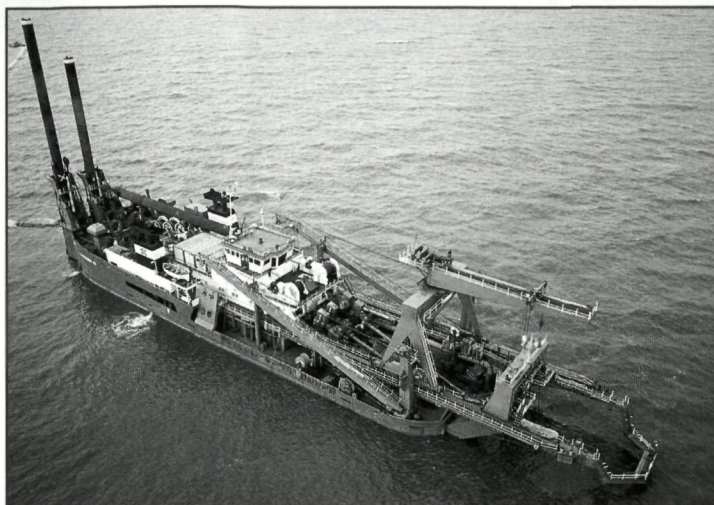
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-C. Liénart

Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, F. Bruneel, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F.
Devinck, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbos-
tal, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe



Wherever experience meets progress



BDC

N.V. Baggerwerken Decloedt en Zoon

Bredensesteenweg 20/21 • 8400 Oostende • Belgium
Tel. + 32 59 32 17 89 Fax + 32 59 32 01 61

Av. Fr. Rooseveltlaan 11 • Bruxelles 1050 Brussel • Belgium
Tel. + 32 2 647 75 10 Fax + 32 2 647 44 94
E-mail decloedt@decloedt.be

Tijdokstraat 24 • 8380 Zeebrugge • Belgium
Tel. + 32 50 55 97 97 Fax + 32 50 55 97 00

Huit drapeaux pour un régiment

Peu d'unités, que ce soit en Belgique ou en France, se sont vues dotées, en à peine plus de cinquante ans, d'autant de drapeaux successifs que le 1^{er} Régiment de fusiliers marins français. Les avis divergent quant à leur nombre exact. L'article qui suit - version fortement résumée d'une étude approfondie sur le sujet - tente de faire le point.

Dès les premiers jours de la mobilisation française, en août 1914, la Marine nationale constate qu'elle dispose d'effectifs largement excédentaires par rapport au nombre de bâtiments qu'elle peut armer. Comme elle l'avait déjà fait au cours de la guerre 1870-1871, elle met à la disposition de l'armée de terre les officiers, les officiers mariniers, les quartiers-maîtres et les matelots momentanément sans affectation maritime.

Un premier puis un second régiment de fusiliers marins sont très rapidement constitués, puis réunis en une brigade placée aux ordres de l'amiral Ronarc'h. Le 7 octobre, elle quitte Paris pour débarquer à Gand le lendemain. Le jour suivant la voit engagée en appui de l'armée belge qui retraite d'Anvers sur l'Yser. Dès les premiers combats les fusiliers marins se distinguent par leur courage et leur ténacité¹.

L'écho de leurs exploits parvient à Paris où un mouvement se développe, probablement à l'initiative du capitaine de vaisseau Julien Viaud (Pierre Loti), rappelé en service à l'état-major du général Gallieni, en vue de doter les marins combattant à terre d'un emblème, au même titre que les autres unités de l'armée. L'appel est entendu. Le 1^{er} janvier 1915, le ministre de la marine Augagneur crée un drapeau pour toutes les unités de la Marine à terre. Le président Poincaré le remet à la brigade dix

jours plus tard. Il porte à l'avant les mots:

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
RÉGIMENTS DE MARINS

et sur le revers:

HONNEUR
ET
PATRIE

Cet emblème présente la particularité de voir les lettres RF, habituellement posées au centre des couronnes de feuilles de chêne et de laurier ornant chacun des angles, remplacées par une ancre non câblée. Il est muni, comme de règle pour les drapeaux réglementaires français, d'une cravate tricolore où deux couronnes avec ancre sont brodées au fil d'or alors que les inscriptions et ornements du drapeau proprement dit sont simplement peints. En novembre de la même année, la brigade est réduite à un bataillon de marche, la Marine ayant été obligée de retirer du front une grande partie de l'effectif afin d'armer les nouveaux bâtiments entrés en service pour lutter contre les sous-marins ennemis. Ce drapeau n° 1 devient celui du bataillon. Les citations:

DIXMUDE 1914

YSER 1914-1915

octroyées à l'unité, n'auront jamais l'occasion d'être inscrites sur la soie, pas plus que la Croix de guerre avec deux palmes et sa fourragère, que les fusiliers marins ont méritées par leur vaillance, ne pourront y être accro-

chées: en effet, le 13 septembre 1917, le drapeau est détruit dans l'incendie d'un cantonnement installé en Belgique à la ferme Delva, près de Oostvleteren, en Flandre occidentale. Un fusilier marin recueille les cendres du drapeau - ou plus exactement les restes calcinés de la frange métallisée. À sa mort, sa veuve les découvre et les confie à un ancien porte-drapeau de la brigade qui lui-même les remet, en 1969, au commandant de l'École des fusiliers marins à Lorient où elles sont pieusement conservées dans une vitrine du musée de tradition.

Un drapeau de remplacement est créé le 12 décembre 1917 et remis sans cérémonie au commandant du bataillon. Il ne se distingue du premier que par l'avant où les mots RÉGIMENTS DE MARINS ont été remplacés par FUSILIERS MARINS car des canonnières marins, également engagés à terre entretemps, reçoivent au même moment un emblème distinct. Après la guerre 1914-1918, le drapeau n° 2 est confié à la garde de la Compagnie réservée - puis Compagnie de manoeuvre - de l'école de Lorient. Le 4 juillet 1921, il est envoyé à Paris pour recevoir, outre les deux inscriptions méritées en 1914 et 1915, celles obtenues depuis:

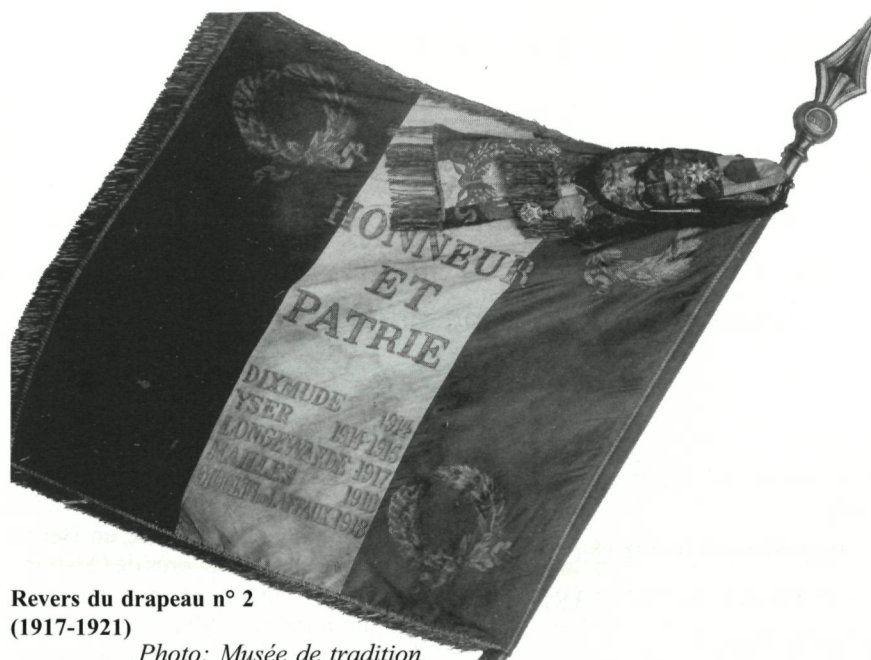
LONGEWAEDÉ 1917

HAILLES 1918

MOULIN DE LAFFAUX 1918

En sus de la Croix de guerre qui comporte désormais cinq palmes et de la

¹ Voir Neptunus n° 254, p. 22-24: Herdenking Franse Marinefusiliers te Diksmuide.



Revers du drapeau n° 2
(1917-1921)

Photo: Musée de tradition

Croix de chevalier de la Légion d'honneur épinglées sur la cravate, le drapeau s'orne encore de la fourragère de la Légion d'honneur et de celles de la Croix de guerre et de la Médaille militaire. Le 22 avril 1922, le Portugal lui décerne la Croix de l'Ordre de la Tour et de l'Épée. Conformément au règlement, cette décoration étrangère n'est pas fixée à la cravate mais posée sur un coussin accompagnant l'emblème². Curieusement ce drapeau ne présente pas d'ancre à l'intérieur des couronnes laissées vides. En outre les lettres des cinq inscriptions du revers sont étroitement resserrées pour ne pas déborder de la laize blanche. Notons encore que si l'on trace une verticale immédiatement après le mot DIXMUDE, dans l'inscription suivante la date 1914 se trouve entièrement à droite de cette ligne, ce qui le caractérise nettement par rapport à ceux qui vont suivre.

La Compagnie de manoeuvre étant fréquemment mise à contribution pour participer à des cérémonies et des services d'honneur, le drapeau

souffre énormément lors de ces multiples prestations. Il se trouve bientôt dans un état tel qu'il doit être remplacé en 1933. Exposé dans un premier temps dans la salle d'honneur de l'École des fusiliers marins à bord du bâtiment-base CONDÉ, le drapeau n° 2 est mis à l'abri, en 1939, lors de la déclaration de guerre, dans un coffre fermé à clé alors qu'un exemplaire de la fourragère rouge de la Légion d'honneur, offert par la ville de Dunkerque en 1919, est conservé dans un écrin à l'extérieur. Le drapeau n° 3 (celui de 1933) présente de notables différences avec le n° 2. Citons simplement les couronnes d'angle qui cette fois contiennent bien une ancre non câblée et le 1 de 1914 en regard de YSER qui cette fois se place à la verticale de l'intervalle entre le U et le D de DIXMUDE³. En août 1939, le drapeau n° 3 quitte Lorient avec la Compagnie de marche, commandée par le lieutenant de vaisseau d'Antin de Vaillac, fournie par l'école pour assurer la sécurité de l'Amirauté française repliée depuis Paris sur Maintenon (Eure), puis sur Bordeaux et Nérac (Lot-et-Garonne),

avant de s'installer à Vichy après l'armistice.

Peu avant l'arrivée des Allemands à Lorient, le 18 juin 1940, le maître fusilier Le Goffic, décidé à gagner l'Angleterre, ne réussit pas à emmener le drapeau n° 2 enfermé dans le coffre dont la clé reste introuvable. Il doit se borner à emporter la fourragère de la Légion d'honneur déposée dans l'écrin. Elle sera accrochée au fanion du 1^{er} Bataillon de fusiliers marins de la France Libre, créé dès juillet 1940 à Londres. Ce fanion est conservé au musée de l'Ordre de la Libération à Paris. Les Allemands ne s'empareront pas du drapeau n° 2. Il est actuellement déposé au musée de tradition de l'École des fusiliers marins à Lorient.

Le 5 septembre 1944, le lieutenant de vaisseau Fontaine entraîne la Compagnie de marche de Vichy dans le maquis où elle prend le nom de Compagnie de Marine du Centre. L'officier de 2^e classe des équipages Bougyon, porte-drapeau depuis l'arrivée à Vichy, avant de suivre la compagnie, confie le drapeau à sa femme à Cusset. Celle-ci le démonte et cache le tissu sous la table de la salle à manger (dans un matelas si l'on en croit une autre version) puis sur elle, sous ses vêtements. Bougyon blessé au combat du Carrage, près de Luzuy (Nièvre), regagne sa famille et, peu de temps après, remet le drapeau n° 3 aux autorités de la Marine, probablement à Paris, lors d'une prise d'armes, le 14 octobre 1944. Après divers avatars, ce drapeau est exposé depuis 1976 dans une vitrine du musée de tradition.

Entretiens sont confectionnés, hors de France métropolitaine, les drapeaux n°s 4 et 5.

Le 17 septembre 1943, l'amiral Auboyneau crée en Tunisie, le 1^{er} Régiment de fusiliers marins de la France Libre (1^{er} RFM). Le noyau de cette

² Il est regrettable que la Belgique n'ait jamais estimé juste d'accorder sa propre Croix de guerre au drapeau d'une unité qui s'est sacrifiée à plusieurs reprises, au prix de pertes énormes, pour la défense de son sol.

³ Ainsi qu'on peut le constater sur une photo d'un cahier placé entre les pages 144 et 145 du livre *Combats (1943-1945)*, plus amplement désigné aux sources.

nouvelle unité n'est autre que le 1^{er} Bataillon formé en Angleterre en juillet 40, lequel, après un long périple africain, a fini par être incorporé à la 8^e Armée britannique, au sein de laquelle il s'est distingué à maintes reprises et plus particulièrement à Bir Hakeim⁴.

Le 1^{er} RFM constitue l'unité de reconnaissance de la 1^{ère} Division de la France Libre (1^{ère} DFL). Le commandant du 3^e escadron n'est autre que ce Belge d'exception, Ver-viétois de naissance, Jean Brasseur-Kermadec, qui allait mener une brillante carrière au sein de la Marine française, la terminant comme vice-amiral d'escadre, commandant en chef en Méditerranée et préfet maritime de la 3^e région à Toulon⁵. Le 26 janvier 1944, à Bou Fichta, à 15 kilomètres au sud de Hammamet, Jacquinet, commissaire à la Marine dans le Comité Français de la Libération nationale d'Alger (CFLN), au cours d'une cérémonie qui se veut solennelle, remet un drapeau au nouveau régiment. Fabriqué à la hâte en Afrique du Nord, l'objet est de très piètre qualité. Les inscriptions sont peintes sur une rayonne bon marché. La hampe est en bois blanc teinté en bleu, le fer de lance consiste en un simple feuillard de laiton. En outre, celui qui l'a réalisé a commis une double erreur. En effet, l'ancre non câblée prévue à l'intérieur de chaque couronne de feuilles de chêne et de laurier est remplacée par les lettres R et F, comme s'il s'agissait d'un emblème de l'armée de terre. De plus, ces couronnes, axées selon la bissectrice de l'angle, au lieu d'être toutes orien-

tées vers le haut sont dirigées vers l'extérieur du tissu; autrement dit, les couronnes inférieures se présentent haut en bas! Les officiers du régiment considèrent que leur remettre solennellement un tel drapeau «de pacotille» constitue une injure. Ils décident d'en faire confectionner un autre, digne de leur régiment, dès que les circonstances le permettront. Une légende tenace, soigneusement entretenue par les anciens du régi-

ment, veut que ce drapeau de bazar (4^e donc dans



Avers du drapeau n° 5, dit "de fantaisie" (1944).

Photo: Marine nationale, C.P.G.P., 97PRS 58 F1 N20

la suite des drapeaux des fusiliers marins) ait été brûlé le soir même de sa remise. Il n'en est rien, comme on le verra plus loin. Que ce drapeau de pacotille ait été détruit est à peu près certain. En tout cas, il a disparu sans laisser de trace. Où, quand et comment? Ceci reste une énigme.

Le 14 avril suivant, le régiment fait mouvement vers Bizerte pour s'embarquer à destination de l'Italie où

une partie du Corps expéditionnaire français (CEF) combat déjà aux côtés des Britanniques et des Américains. Le 5 mai, ayant réceptionné leur charroi, les fusiliers marins gagnent le front. À partir du 11, le 1^{er} RFM participe à la meurtrière bataille du Garigliano, puis à la percée vers Rome et enfin aux combats d'avant-garde sur la route de Sienne. Le 8 juin, comme toutes les troupes du CEF en Italie, les fusiliers marins reçoivent l'ordre de se retirer du front et de gagner l'arrière en vue de se préparer à prendre part au débarquement de Provence. Cantonnés à proximité de Naples, les hommes du 1^{er} RFM goûtent leurs premiers vrais loisirs depuis qu'ils ont été engagés sur le Garigliano. Les officiers en profitent pour faire fabriquer un drapeau selon leur cœur par les religieuses d'un couvent français de Rome, selon les uns, d'Albanova, à quelques kilomètres au nord de Naples, selon les autres⁶.

Ce drapeau n° 5 ne peut être qualifié que «de fantaisie». En effet, s'il est fait d'une belle soie lourde, le bleu en est un peu trop clair. Les inscriptions brodées figurant sur les deux faces sont inversées. Le texte:

REPUBLIQUE FRANÇAISE

1^{er} REGIMENT DE FUSILIERS
MARINS

est presque correct (il manque deux accents aigus et les lettres ^{ae} sont en bas de casse alors qu'elles devraient être tracées en petites capitales) mais figure sur le revers alors qu'il devrait être sur l'avvers. La devise:

⁴ Que les Français orthographiaient à cette époque Bir Hacheim.

⁵ Son histoire a été contée dans Neptunus n° 250, p. 31-34.

⁶ Ce drapeau, exposé à Paris dans la vitrine n° 125 du musée de l'Ordre de la Libération, est accompagné (ou tout le moins l'était en 1997) d'un texte explicatif selon lequel il aurait été confectionné à Beyrouth, d'où l'aurait ramené un militaire faisant de l'avion-stop. Ceci est inexact. Par contre il ne faut pas exclure que l'emblème sommital inhabituel - une ancre chargée d'un écusson à Croix de Lorraine encadré par deux hippocampes - ait été, lui, fabriqué à Beyrouth comme l'ont été les premiers exemplaires de l'insigne métallique de poitrine dont s'était doté le 1^{er} RFM.

HONNEUR

ET

PATRIE

et les noms des batailles au cours desquelles les fusiliers marins se sont illustrés se retrouvent par conséquent sur l'avvers. On y lit: L'YSER 1914 alors qu'il faudrait YSER 1914-1915, LONGEWAHDE et non LONGEWAEDE, outre que MOULINDELAFFAUX est écrit en un seul mot. D'une manière générale les caractères utilisés ne sont pas conformes au modèle officiel. Les couronnes de feuillage entourant une ancre, prescrites par le règlement comme devant figurer dans chaque angle, sont remplacées, dans le haut par deux hippocampes adossés entre lesquels on lit 1^{er} RFM et, dans le bas par deux ancres non câblées croisées. Sans parler de la croix de Lorraine rouge qui y figure à l'avvers entre les cinq inscriptions obtenues en 1914-1918 et les trois suivantes:

BIR HACHEIM 1942

GARIGLIANO 1944

MONTEFIASCONE 1944

La cravate et l'emblème sommital de la hampe n'ont eux non plus rien de réglementaire, ni même la hampe qui devrait être bleue.

Le 30 juin, le général de Gaulle décroche le drapeau du 1^{er} RFM de la Croix de guerre 1939-1945⁷ avec palme au cours d'une prise d'armes sur l'aérodrome de Marcianise, au nord de Naples. Si le drapeau de pacotille avait bien été brûlé dès le 26 janvier, il ne pouvait s'agir ici que du drapeau de fantaisie. Or, comme on l'a vu, tous deux diffèrent nota-

blement et ne peuvent être confondus. Plusieurs photos souvent reproduites illustrent la cérémonie de Marcianise⁸. En les examinant attentivement on peut affirmer que ce n'est pas le drapeau de fantaisie qui a été décoré mais bien le drapeau de pacotille parfaitement reconnaissable grâce à ses caractéristiques décrites plus haut - notamment les lettres RF à



Revers du drapeau n° 5, dit "de fantaisie" (1944).

Photo: Marine nationale, C.P.G.P., 97 PRS 58 F1 N33

l'intérieur des couronnes et la position renversée de celles du bas - ce qui prouve bien qu'il existait toujours à cette date. A-t-il été brûlé ensuite? Où, quand, comment, par qui? Personne n'en saura rien aussi longtemps que les témoins maintiendront, contre toute vraisemblance, sa destruction dès le soir du 26 janvier 1944.

Détruit ou pas détruit, le drapeau n° 4, dit de pacotille, n'apparaîtra plus au grand jour. C'est le drapeau de fantaisie n° 5 qui va accompagner les fusiliers marins du 1^{er} RFM lorsqu'ils débarqueront en Provence les 16 et 17 août 1944, dans leur progression le long du Rhône et de la Saône, dans leurs combats des Vosges et en Alsace, jusqu'à ce jour de 1945 où il sera

«condamné» par de Gaulle. La non-conformité du drapeau de fantaisie aux règles en vigueur dans les forces armées françaises n'avait jamais jusqu'alors gêné qui que ce soit, à commencer par le commandant de la 1^{ère} DFL à laquelle appartenait l'unité, le général Diego Brosset. Celui-ci, tué dans un accident de voiture, est remplacé par le général Garbay, hostile, lui, à toute fantaisie. Il s'en prend immédiatement au drapeau des fusiliers marins lesquels ignorent superbement ses remarques. De guerre lasse, le général en réfère à l'amiral d'Argenlieu qui, ne sachant trop de quoi il s'agit, s'abstient d'intervenir. Garbay écrit alors au général de Gaulle, le 23 mars 1945:

En 1944, les fusiliers marins ont reçu du ministre de la Marine un drapeau provisoire; comme ce drapeau n'était pas à leur goût, ils l'ont brûlé et en ont fait fabriquer un autre à Rome suivant un gabarit et des dessins qui n'ont rien à voir avec l'emblème traditionnel des régiments français.

J'ai exprimé ma façon de voir à l'amiral d'Argenlieu qui ne m'a jamais répondu.

Je sais par expérience l'horreur qu'exprime au général de Gaulle l'idée d'altérer en quoi que ce soit le drapeau national.

Je respecterai sa décision et l'exécuterai, quelle qu'elle soit, etc.

De Gaulle émerge le factum de sa plume orgueilleuse en tranchant souverainement:

Je n'admets pas de drapeau de fantaisie, surtout pour le régiment de

⁷ Qui ne portait pas encore ce double millésime puisque l'on n'était qu'en 1944 et que la guerre n'était pas finie: elle ne sera ainsi dénommée que plus tard.

⁸ Dont une parue dans la revue Cols Bleus, n° 2326 du 11 novembre 1995, p. 36 et également reproduite dans le cahier de photos du livre Combats (1943-1945), déjà cité.

fusiliers marins de la 1^{ère} D.M.I.⁹ qui doit être, en tout, exemplaire.

Le 27/3/1945.

(sé) Ch. de Gaulle¹⁰.

Dès ce moment, ce drapeau ne devrait plus être produit publiquement. Or, un détachement du 1^{er} RFM défile à Paris le 2 avril 1945¹¹, tandis que l'unité participe au défilé du 18 juin suivant dans la capitale. De quel drapeau les fusiliers marins étaient-ils précédés à chaque fois? Pour ce qui est du 2 avril 1945, les photos prises à cette occasion ne permettent pas d'identifier le drapeau avec certitude¹². Mais à propos de cette journée, l'amiral Kessler, chef du Service historique de la Marine, a écrit que de tous les drapeaux de la Marine présents, un seul était réglementaire: celui des canonnières marins. Le drapeau de fantaisie aurait donc servi, ce jour-là, pour la dernière fois. Par contre sur plusieurs clichés montrant le défilé du 18 juin 1945 on peut reconnaître nettement le drapeau que le général de Gaulle décore de la Croix de la Libération, place de la Concorde¹³. On constate que le revers de l'emblème ne porte que cinq inscriptions que l'on parvient à lire comme étant celles méritées au cours de la guerre 1914-1918 dont la liste avait été définitivement fixée le 4 juin 1921:

DIXMUDE 1914

YSER 1914-1915

LONGEWAEDE 1917

HAILLES 1918

MOULIN DE LAFFAUX 1918

à l'exclusion de celles obtenues durant la seconde guerre mondiale. Il ne peut donc s'agir que d'un drapeau datant d'avant le conflit, normalement le 3^e dans la longue série des emblèmes accordés aux fusiliers marins¹⁴. Ce drapeau ne servira plus après cette journée du 18 juin 1945: il sera remplacé en exécution de la décision du général de Gaulle par un nouvel emblème auquel on peut légitimement attribuer le n° 6. Le régiment ne peut l'avoir reçu qu'entre le 18 juin 1945 et le 20 juillet suivant, date à laquelle il est dissout, son emblème étant alors remis à un escadron de tradition qui s'embarquera pour l'Indochine afin d'assurer la garde personnelle de l'amiral d'Argenlieu, devenu Haut-Commissaire. Il rentrera en France en 1947 et sera confié à la garde de l'École des fusiliers marins basée alors au centre Sirocco, au cap Matifou, en Algérie. Ce drapeau portait à l'avvers les mots:

RÉPUBLIQUE

FRANÇAISE

1^{ER} RÉGIMENT

DE FUSILIERS MARINS

et au revers sous la devise:

HONNEUR

ET

PATRIE

dans la laize blanche, sans en déborder, les treize inscriptions ci-après:

DIXMUDE 1914

YSER 1914-1918

LONGEWAEDE 1917

HAILLES 1918

MOULIN DE LAFAUX 1918

BIR-HACHEIM 1942

GARIGLIANO-LIRI 1944

MONTEFIASCONE 1944

AUTUN 1944

ROUGEMONT 1944

VOSGES 1944

HERBSHEIM 1945

ALPES 1945

On notera quatre particularités de ce drapeau: MOULIN DE LAFAUX est écrit avec un seul F alors qu'il en faut deux, un trait d'union relie BIR et HACHEIM, les couronnes d'angle ne renferment pas une ancre non câblée



Avers du drapeau n° 6 (1945)

Photo: Musée de tradition

mais bien la mention 1^{er} RFM. Ce drapeau, après son remplacement par celui qui suit, d'abord conservé à l'école de Lorient, sera déposé en 1951 au musée de la Marine, à Paris.

⁹ DMI - Division de marche d'infanterie - était l'appellation officielle de la division dont faisait partie le 1^{er} RFM mais aucun Français Libre n'avait jamais voulu renoncer à son ancienne dénomination de 1^{ère} DFL.

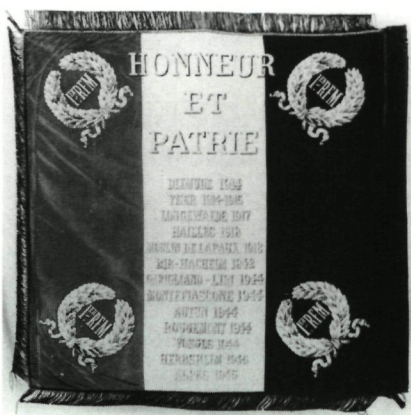
¹⁰ Cité par Barberot à la p. 153 de son livre plus amplement désigné aux sources.

¹¹ Selon Bauche, dans son ouvrage cité in fine, ce drapeau aurait déjà fait une apparition publique à Paris dès le 11 novembre 1944.

¹² Notamment in la revue Cols Bleus, déjà citée, p. 32.

¹³ La photo de la cérémonie figurant dans la revue Cols Bleus, déjà citée, p. 33 est prise à un moment légèrement différent de celle - plus nette et permettant de mieux identifier les détails de l'emblème - publiée dans le cahier de photographies du livre Combats (1943-1945) déjà cité.

¹⁴ Et non pas le 2^e (celui de 1917) qui, comme déjà signalé, n'avait pas d'ancre au centre des couronnes d'angle.



Revers du drapeau n° 6 (1945)

Photo: Musée de tradition

Par décision du 4 mai 1949 de la Commission des drapeaux, les citations relatives à la guerre 1939-1945 sont ramenées de huit à six (certaines étant en outre modifiées). Il s'ensuit qu'un nouveau drapeau doit être

réalisé: le 7^e. Institué en 1951, il est remis le 19 février de la même année, dans la cour des Invalides, par le ministre de la Marine Monteil au capitaine de corvette Parfond, commandant des troupes et au commandant en second de l'École des fusiliers marins qui le transmet au capitaine de frégate Grincourt, commandant l'école. L'emblème sera présenté à l'ensemble du personnel de l'école deux jours plus tard par l'amiral Ronarc'h, neveu du commandant de la brigade en 1914 et 1915, commandant la Marine à Alger.



L'Amiral Ronarc'h remet le drapeau n°7 à l'école des fusiliers marins

Photo: Musée de tradition



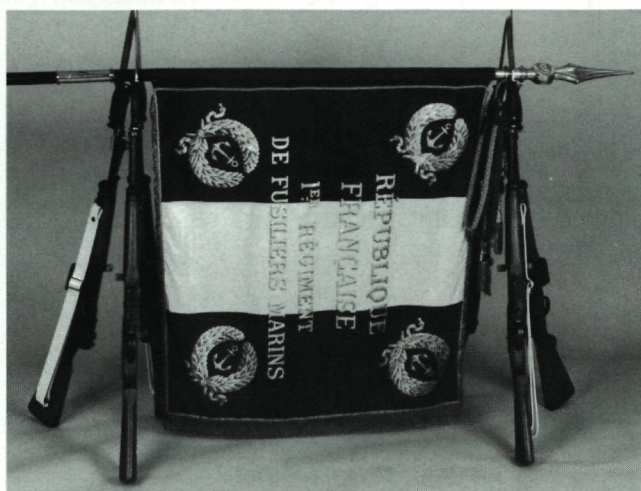
L'Amiral Brasseur-Kermadec serre dans ses doigts la soie du drapeau n°8 (Toulon, septembre 1971)

Photo: Collection particulière

Les photos de cette remise dont on dispose sont de médiocre qualité. Pourtant, sur l'une d'elle, on peut remarquer que les ancres non câblées ont retrouvé leur place, qu'à l'avertissement le chiffre 1 se situe au-dessus de

Ce drapeau n° 7 est mis à rude épreuve. La prestance des fusiliers marins, la bonne ordonnance de leurs détachements, font qu'ils sont à de nombreuses reprises appelés à se produire un peu partout avec leur emblème. Les baïonnettes des hommes de la garde qui l'entourent lui font la vie dure les jours de vent, le transport de retour vers l'école, enroulé dans sa gaine alors qu'il est encore humide de pluie, ne favorise pas sa bonne conservation. Bref, il ne restera pas en service plus de 20 ans¹⁵, car en

¹⁵ Un drapeau de ce type, selon l'usage qui en est fait, les intempéries qu'il est amené à subir et les soins dont il est entouré, peut «servir» à l'extérieur de 50 à 300 fois!



Avers du drapeau actuel (n°8).

Photo: Musée de tradition

septembre 1971, lors de la prise de commandement de l'escadre de la Méditerranée par l'amiral Brasseur-Kermadec à Toulon, le drapeau des fusiliers marins participant à la cérémonie est, sans doute possible, une 8^e version, ainsi qu'on peut le constater au vu d'une photo prise lors de la cérémonie. Son avers diffère visiblement de celui du précédent. Tout d'abord par le chiffre 1 placé au-dessus de l'intervalle séparant les lettres F et U du mot FUSILIERS, ensuite par le mot DE placé à la verticale du diamant de l'ancre au centre de la couronne de l'angle inférieur à la hampe. On remarquera encore que ces lettres FU figurent entièrement dans la laize bleue.

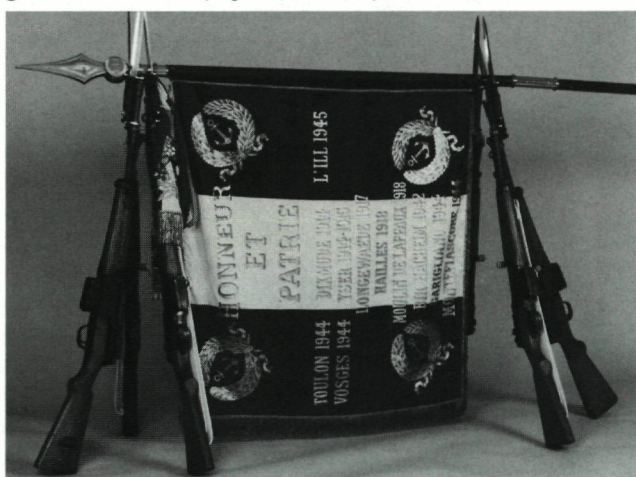
On ignore ce qu'est devenu le drapeau n° 7. C'est le 8^e drapeau qui est actuellement conservé dans le bureau du commandant de l'École des

ser les noms des onze batailles sur trois colonnes - 2-8-1 - couvrant les trois laizes du drapeau. Sur la cravate sont épinglées la Croix de la Légion d'honneur (5 juillet 1919), la

fusiliers marins à Lorient.

En effet, comme on peut le constater, l'avvers de cet emblème présente les mêmes caractéristiques que celles relevées ci-dessus pour le drapeau de 1971. On peut voir en outre que son revers offre la particularité, par rapport à tous les emblèmes antérieurs, de disposer

Croix de la Libération (12 juin 1945), la Croix de guerre 1914-1918 avec six palmes correspondant à six citations à l'ordre de l'armée de mer accordées à la brigade puis au bataillon, la Croix de guerre 1939-1945 avec cinq palmes correspondant à cinq citations à l'ordre de l'armée de mer attribuées au 1^{er} RFM, la Médaille de la Résistance avec rosette (31 mars 1947), la Médaille coloniale avec quatre agrafes: Lybie, Tripolitaine, Tunisie 42/43, Extrême-Orient. Y sont encore accrochées la fourragère rouge de la Légion d'honneur (1914-1918), celle de l'Ordre de la Libération (1939-1945) et enfin la fourragère aux couleurs de la Médaille militaire (1914-1918), sans parler de la croix portugaise, extérieure à l'emblème. Tout cela fait du drapeau des fusiliers marins le 3^e plus décoré de France.



Revers du drapeau actuel (n° 8).

Photo: Musée de tradition

On a pu le voir le 14 juillet dernier à Paris, défilant derrière le capitaine de vaisseau de Zélicourt, commandant l'école, en tête du commando Jaubert de la Marine.

L. Nyssen

SOURCES (liste succincte):

- Imprimés: Barberot Roger - À bras le coeur - Robert Laffont, Paris 1972.

Bauche Jacques - À force de vaincre - Armand Fleury, Paris 1947.

Châtel Bertrand - Combats (1943-1945) - La pensée universelle, Paris 1989.

Revue Cols Bleus n° 2326, du 11 novembre 1995, p. 26 à 28 et 36.

Archives du 1^{er} RFM au Service historique de la Marine à Vincennes.

- Nous remercions pour leur aide:

Le major Kohler, adjoint à l'officier de tradition de l'École des fusiliers marins à Lorient (notes diverses)

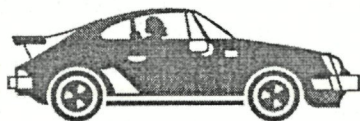
Le capitaine de vaisseau (R) Loncle du musée de tradition de l'école (informations verbales et photos)

M. Trouplin, conservateur adjoint du musée de l'Ordre de la Libération à Paris (visite guidée), ainsi que les nombreux anciens du 1^{er} RFM (entretiens et correspondances).



Au service des membres de la communauté militaire
Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap

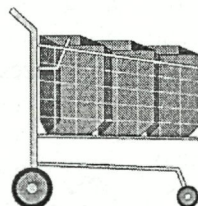
*Auto-école **
*Autorijschool **



*Service social ****
*Sociale Dienst ****
 (ex ORAF) (ex IIB)



*Gardiennes **
*Onthaalmoeders **

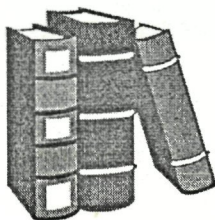
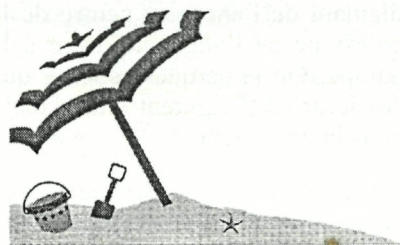


*Magasins **
*Winkels **



*Logements ***
*Huisvesting ***

*Vacances ****
*Vakanties ****



*Lecture ****
*Lectuur ****

*Sport **



** En Allemagne*
In Duitsland

*** en Belgique*
In België

**** en Belgique et à l'étranger*
In België en buitenland

Pour toute information, s'adresser à la Direction Information et Communication
 Voor alle verdere informatie kunt u terecht bij de Directie Informatie en Communicatie
 Tél. civil/Tel. burger 02/739.02.91 - Tél. militaire/Tel. militair 3687 ext. uitbr. 291 - Fax 02/739.02.24

OCASC, Chaussée de Louvain, 392 - 1030 BRUXELLES / CDSKA, Leuvensesteenweg, 392 - 1030 BRUSSEL

2 juli 1600: Slag bij Nieuwpoort

Ten geleide

Sinds het midden van de 16^{de} eeuw waren de steeds verder oplopende spanningen in de Nederlanden, tussen de hervormden in het Noorden en het centralistische Spaans bestuur te Brussel, uitgelopen op een oorlog.

Deze oorlog, die uiteindelijk tachtig jaar zou duren wordt in militaire zin door vrijwel alle historici als 'belegeringsoorlog' gekenmerkt. Om een stad te veroveren werd die voor een kortere of langere periode omsingeld en door belegering en/of door uitputting tot overgave gedwongen. In tegenstelling daarmee is de Slag bij Nieuwpoort op 2 juli 1600 een militaire confrontatie geweest van een heel ander kaliber.

De Staten-Generaal van de Verenigde Provinciën, onder aanvoering van Johan van Oldenbarnevelt, hadden in mei 1600 het plan opgevat om Duinkerke te veroveren. Al te lang ging de Hollandse handelsvloot gebukt onder zware verliezen veroorzaakt door steeds drierster optredende Duinkerke kapers. Het plan bestond erin om met een invasievloot vanuit Zeeland op de Vlaamse kust ter hoogte van Oostende te landen om van daaruit, over land en met steun van op zee, de steden Nieuwpoort en Duinkerke te belegeren.

Door ongunstige westenwinden diende te elfder ure de onderneming bijgestuurd en werd aan wal gegaan nabij Philippine. In enkele dagmarsen bereikte het Staatse leger de Vlaamse kust. Buiten alle verwachtingen in kon Albrecht in een mum van tijd zijn soldaten naar Maritiem Vlaanderen sturen in een poging om de opmars van het leger van Maurits te stuiten.

Het treffen van het Spaanse en het Staatse leger op 2 juli 1600 in de duinen nabij Nieuwpoort, waarbij de Staatse de overwinning boekten, is de geschiedenis ingegaan als de Slag bij Nieuwpoort. Deze slag was niet gewild en ook niet gepland en is te beschouwen als een min of meer toevallige gebeurtenis. Niettemin is hij voor het Nederlandse volk één van de belangrijkste data uit hun nationale geschiedenis.

Het kleiner, weliswaar goed getraind, leger van Maurits van Nassau had het in open veld gehaald van de Spaanse oorlogsmachine. De Slag bij Nieuwpoort is onder meer daarom een scharnierpunt in de Tachtigjarige Oorlog en in de geschiedenis van Nederland. Maurits' inzichten en

militaire hervormingen hadden hun vruchten afgeworpen en hij werd van toen af dan ook dé militaire leider van het land.

Ter gelegenheid van de vierhonderdste verjaaring van dit militair treffen werd dit jaar, zowel in Nederland als in België, bij middel van tentoonstellingen en publicaties 'ingezoomd' op deze merkwaardige slag.

De voorgeschiedenis

Alexander Farnese (1545-1592), Aertog van Parma, neef van Filips II, kwam in 1577 naar de Nederlanden waar hij zijn oom, don Juan van Oostenrijk, als landvoogd opvolgde. Hij was een zeer bekwaam

(243) Sub Philippo II, Gubern. Archid. Alberto, & Principe Mauritio. 245



Belgis adfines Martia felicitate auro.
Capit. ingrij fides Sacer Ordo, Zelandi.

Porrigeret, armantur puppes, Nephemus auro
Emittit et miles, confidunt FLANDRICA regna

Figuur 1: De Landing te Philippine (oost), vormt samen met figuur 2 een panora-misch beeld dat zicht geeft op de ingewikkelde militaire landing.

Ets uit 'Guerres de Nassau' van Baudartius, 1616.



244 MAURITIO Dux per ANDROS deductur agmen Intrepidum, invadens mox molientia PHILIPPI. O letum augurium, tandem cingit NEDERETI Maura, sollicitans propria infidibus hostem

Figuur 2: De landing te Philippine (west), vormt samen met figuur 1 een panora-
misch beeld dat zicht geeft op de ingewikkelde militaire landing.

Ets uit 'Guerres de Nassau' van Baudartius, 1616.

veldheer en heroverde tussen 1582 en 1585 de gehele Zuidelijke Nederlanden voor Spanje.

In Farneses krijgsplan was een verbinding met de zee erg belangrijk. Indien men eenmaal een aantal havens in bezit zou hebben, dan zou ook de zeeweg met Spanje weer vrij zijn.

In 1583 concentreerde hij zijn acties op de Vlaamse kuststreek. Achtereenvolgens vielen Duinkerke, Nieuwpoort, Menen, Veurne, Diksmuide en Sint-Winoksbergen in zijn handen. In 1584 veroverde Farnese Ieper, Brugge en Gent en met de val van Antwerpen op 17 augustus 1585 waren de gehele zuidelijke Nederlanden – op Oostende en Sluis na – weer onder Spaanse controle en was de scheiding tussen Noord en Zuid een feit. Sluis werd op 5 augustus 1587 door de Spanjaarden overmeesterd maar de uitvallen en strooptochten van 'Staatsvrijbuiters' vanuit Oostende zouden nog jaren duren.

Na de verovering van Duinkerke in 1583 op de prins van Oranje was de eerste zorg van Farnese er de marine te organiseren. Hij wou van deze strategische haven een doeltreffende

oorlogsbasis maken. In september 1583 installeerde hij er de admiraliteit en richtte hij er ook de Admiraliteitsraad op.

Al gauw was er een heuse kapersvloot die de Hollandse vissersboten en koopvaardijsschepen zware verliezen toebreacht.

De herovering van Duinkerke door de Hollanders stond dan ook hoog op de agenda van de Staten-Generaal van de Verenigde Provinciën. De oorlog tegen Spanje had de Verenigde Provinciën reeds grote sommen geld gekost, voor het merendeel ontleend in Engeland. Daarbij leverden de Hollandse kooplieden een belangrijke financiële bijdrage niettegenstaande de enorme hinder die ze van de kapers ondervonden in hun handelsbetrekkingen over zee.

Met de verovering van Duinkerke hoopte men dan ook tal van problemen in één klap op te lossen. Zo zou de bedreiging van de kapers wegval-
len en zou men de stad als een soort aflossing van schulden aan de Engelse bondgenoot kunnen overdragen. Door het bezit van een bruggenhoofd op het vasteland zou Engeland het

Kanaal van twee zijden controleren.

Het 'Drievoudig Verbond' van 31 oktober 1596 tussen Engeland, Frankrijk en de Verenigde Provinciën waarbij twee grote mogendheden de soevereiniteit van laatstgenoemde erkenden, de idee dat Albrecht geen grote legerleider was en de muiterijen van de Spaanse soldaten wegens het uitblijven van de soldijbetaling, waren factoren die begin 1600 meespeelden om ten slotte de aanval op Duinkerke in te zetten.

Op 20 mei 1600 besloten de Staten van Holland, gesteund door van Oldenbarnevelt, dan ook dat men 'Duynkercke metten eersten soude aentasten ende belegeren om also de landen van Hollant te ontheffen vande groote kosten die se jaerlijks totte equippagie ter zee moesten doen'. Een 'Tocht naer Vlaenderen' zou (eindelijk) door-
gang vinden.

Het plan

Men zou een sterk leger concentreren te Dordrecht om het van daaruit, per schip, via fort Ramme-
kans nabij Vlissingen, naar Oosten-
de over te brengen.

Oostende was sinds 1584 een bolwerk in handen van de Staatsen en de havenstad zou bij deze amfibische operatie als bruggenhoofd gebruikt worden. Daarna zou men via het strand oprukken naar Nieuwpoort, dit bij verrassing innemen om nadien door te stoten naar Duinkerke, het hoofdobjectief van de militaire onderneming. Men had berekend dat dit alles moest geklaard zijn binnen drieënhalve week... en aangezien het gros van het Spaanse leger, onder leiding van de Velasco, zich in het gebied van de Rijn bevond en minstens drie weken zou nodig hebben om Maritiem Vlaanderen te bereiken, kon de operatie niet verkeerd lopen.

Maurits van Nassau, in 1587 benoemd tot kapitein-generaal van Holland en Zeeland en gelauwerd voor zijn belangrijke legerhervormingen, was weinig enthousiast. Het plan was veel te gewaagd, het verrassingsef-

fect was twijfelachtig en het Spaanse leger was niet zo zwak als men dacht. Maar Maurits kon niet anders dan de door de Staten-Generaal bevolen onderneming tot uitvoering brengen.

'Den Groten Tocht naer Vlaenderen'

Op 20 mei viel de beslissing en onmiddellijk werd gestart met de voorbereidselen. Het Staatse leger, verspreid over het ganse front, werd samengetrokken en stond op 19 juni klaar in de haven van Rammekens om de militaire operatie uit te voeren.

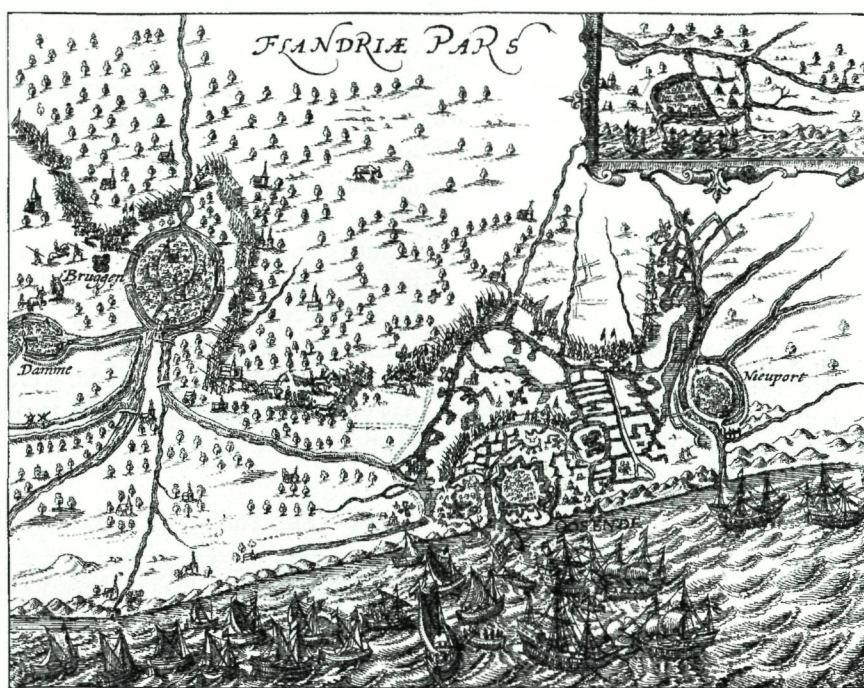
Maar door een ongunstige westenwind en de te ruwe zee besloot men te elfder ure om, i.p.v. nabij Oostende aan land te gaan, de Westerschelde over te varen en te ontschepen bij de schans van Philippine.

In de voormiddag van woensdag 21 juni vertrok de voorhoede, Maurits volgde twee uur later met de hoofdmacht. De voorhoede landde omstreeks 17.00 uur.

De hoofdmacht ankerde voor de nacht bij Biervliet en kwam de 22^{ste} juni tegen twaalfen voor Philippine. Tegen de avond waren voetvolk en ruitery aan wal. Minder voorspoedig verliep het ontladen van het geschut, de zware affuiten, het 'gereetschap' en 'vivres' en het aanbrengen, inspannen en laden van de wagens. Niettemin zette die dag een vloot van meer dan duizend schepen er ruim 12.000 infanteriesoldaten, 2.800 paarden, grote hoeveelheden proviand, wapens, munitie en gereedschappen aan wal.

In de morgen van de 23ste juni vertrok de voorhoede onder leiding van graaf Ernst naar Assenede. Daarna volgde geleidelijk de rest van de karavaan. De totale stoet was 16 km lang en de gemiddelde snelheid bedroeg nauwelijks 4 km per uur.

De volgende dag, zaterdag 24 juni, vertrok het leger vanuit Assenede richting Eeklo, dat door de voorhoede om 13.30 bereikt werd. Een ander deel van de karavaan, verkeer-



JAB *Parva pedes, letos humerosq. volantibus alis*
Induit. et ventis vernumq. brava secundas.

MAURITIO NEO max PORTI narrabat ade/te
Hostiles covias. extemplo ille arma morabat.

Opmars rond Brugge.

Onder: de Staatse vloot voor Oostende.

Tussen Oostende en Nieuwpoort, het West-Vlaamse polderland met de Leffingerdijk.

Ets uit 'Guerres de Nassau' van Baudartius, 1616.

gestuurd door de gidsen, nam de weg naar Gent in plaats van naar Bassevelde en geraakte bij het ontdekken van hun vergissing in grote verwarring omdat er op de smalle modderige weg nauwelijks plaats was om te keren en elkaar te passeren. De achterhoede bereikte Eeklo pas 's avonds.

Zondagochtend, 25 juni, nog vóór het aanbreken van de dag werd graaf Lodewijk met ruim 800 ruiters 'op gewapende verkenning en buit' gestuurd richting Brugge. Onderweg maakte men 1.200 stuks vee buit. In de omgeving van het kasteel van Male wachtte men op de rest van het leger, dat hier in de middag arriveerde. De marsorde werd nu beter aangehouden dan de vorige dagen, op de rechte zandwegen kon men sneller opschieten dan op de drassige polder- en dijkwegen van voor Maldegem.

Op maandagmorgen 26 juni zette de karavaan zich weer in beweging. Ze bereikte Brugge ongeveer bij de Kruispoort en trok dan langs de buitenvest de stad om tot bij de Smedenpoort, een afstand van 4 km. Hoe-

wel de Bruggelingen vanaf de muren en wallen op de troepen en wagens schoten richtten ze weinig schade aan. Wel konden ze zich een gedetailleerd beeld vormen van de sterkte en de samenstelling van het Staatse leger. Waarschijnlijk probeerde Maurits door deze 'parade' de vijand te imponeren om achtervolgende troepen af te schrikken. Anderzijds moest het leger wel onder de wallen van Brugge passeren, omdat er in die tijd geen andere (bruikbare) wegen waren richting Oostende en Nieuwpoort.

De ruitery die inmiddels Brugge gepasseerd was, bevond zich nu in de Zandstraat richting Oudenburg. Het geschut en het voetvolk sloegen echter te vroeg af en kwamen terecht in het bos van Tillegem. Na vier kilometer, bij Loppem, ontdekte men de vergissing en keerde de hele colonne terug richting Brugge, waar men nu voor de tweede maal een verkeerde weg insloeg, nl. de Steenstraat richting Diksmuide. Door al die vergissingen kon men Oudenburg diezelfde dag niet meer bereiken, zodat in Jabbeke moest overnacht worden.

Via Ettelgem bereikte men op dinsdag 27 juni Oudenburg. Kolonel Piron moest met zeven vendels de schans van Oudenburg bezet houden en kolonel Fr. De Bruges moest met 5 vendels en 1 vaan ruitery de noordflank beveiligen (langsheen de Breddense zeekering) tegen mogelijke vijandelijke acties vanuit Sluis of Blankenberge. Graaf van Solms werd met zijn manschappen naar Oostende gestuurd met de opdracht om de heren van de Staten-Generaal die waren meegereisd naar die stad te begeleiden en om dan onverwijd fort Albertus in te nemen. Inmiddels was al een deel van de transportvloot (met de zo nodige 'vivres') in Oostende gearriveerd.

De woensdagmorgen, 28 juni, ging Maurits zelf naar Oostende om er levensmiddelen, wagens en ander materiaal te 'bestellen'. De 150 compagnieën bij Oudenburg werden voor vier dagen bevoorraad, maar daarmee gingen de hele woensdag en donderdag verloren.

Op 29 juni zette van Solms de aanval op fort Albertus in. 's Namiddags reeds gaf de fortcommandant zich over en mocht hij met zijn manschappen uittrekken. Van Solms kreeg nu opdracht om langs het strand naar Nieuwpoort te trekken.

Vrijdag 30 juni verliet Maurits met een deel van het leger Oudenburg onder leiding van Vere om via Leffinge naar Slijpe op te trekken. Drie kilometer voorbij dit dorp kwam men tot de vaststelling dat het onmogelijk was om het Groot Geleed over te steken. Men besloot om terug te keren met alle gevolgen van dien: kanonnen, elk bespannen met 18 paarden, munitie- en gereedschapswagens, ruitery, voetvolk, dienden op de smalle wegen te keren en elkaar te passeren. Terug naar Leffinge en nu rechtstreeks naar Mariakerke waar men om middernacht arriveerde.

In de vroege ochtend van 1 juli trok Maurits met het leger langs het strand naar Nieuwpoort. Tijdens laag water waadde men naar de westzijde van de riviermonding. Om elf uur was deze operatie voorbij. Om 8 uur 's

avonds bevonden zich 880 ruiters en 9.000 manschappen aan de westzijde van de haven. Aan de oostkant waren er nog 100 ruiters en 2.000 manschappen gestationeerd om de aanvoer van levensmiddelen te garanderen. Rond 6 uur 's avonds werd Maurits ervan op de hoogte gebracht dat zich nabij Snaaskerke en Oudenburg een Spaanse legermacht had verzameld van 2.800 ruiters en 7.000 man! De ernst van de situatie werd pas goed duidelijk in de loop van de avond.

Na hergroepering trok het Spaanse leger over het strand naar Westende. Maurits, op de hoogte van de zware nederlaag bij de 'Leffingherdijk', liet in ijltempo een schipbrug over de IJzermonding aanleggen. De ruitery van Lodewijk van Nassau kon hierop niet wachten en begaf zich al zwemmend en al wadend naar de oostzijde van de IJzermonding gevolgd door de manschappen van de voorhoede. Nadat alle troepen op de andere oever waren gearriveerd liet Maurits de brug opbreken.

(247) Sub Philippo II, Gubern. Archid. Alberto, & Principe Mauritio. 253



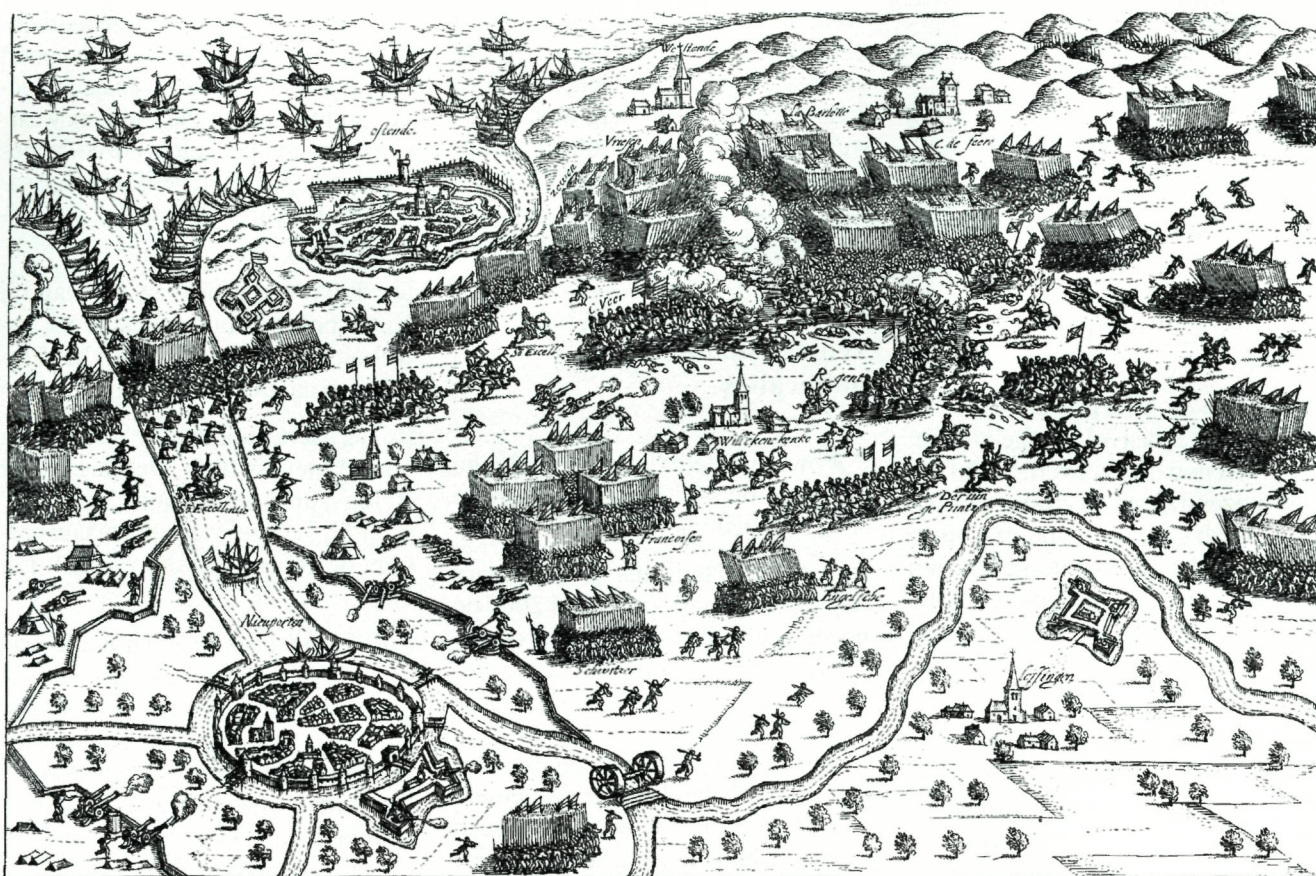
*Ire hostem ad bellum juvat, indulgere furori
2-47 Infans suadet victoria prima, cadebant
Dux, miles, SCOTUS, pariter manifesting IBERI
Perfidia apparet quem mox vindicta sequetur.*

De opstelling en begin van de slag in de duinen bij Nieuwpoort.

Ets uit 'Guerres de Nassau' van Baudartius, 1616.

Tijdens een nachtelijke beraadslaging besliste Maurits om zijn leger de volgende dag (2 juli) offensief op te stellen op de oostzijde van de IJzermonding, want de verbinding met Oostende moest absoluut behouden blijven. Om tijd te winnen zou Graaf Ernst, met 300 ruiters en 1.500 man voetvolk, de vijand ter hoogte van de 'Leffingherbrug' ophouden. Toen Ernst in de morgen omtrent Raversijde de grote vijandelijke legermacht ontwaarde probeerde hij nog tevergeefs front te vormen. De Spaanse overmacht was te groot en de Staatse troepen werden uiteengeslagen. In een half uur tijd sneuvelden in totaal 800 Staatse soldaten en officieren.

Er restten nu slechts drie mogelijkheden: 'Winnen, sterven of verdrinken'. Om half drie waren de twee vijandelijke legers elkaar zo dicht genaderd, dat Vere aan zijn musketiers het bevel gaf om het vuur te openen. Aanvankelijk moesten de Staatse wiken maar de logge Spaanse tercio's verloren al snel hun cohesie toen op het moeilijk duinenterrein moest gevochten worden. Cavalerie-charges en tegenaanvallen volgden elkaar snel op en de strijd verliep zonder meer chaotisch. Rond 18.00 uur schenen de Spanjaarden dan toch de overwinning te zullen behalen want bij de Staatse was er paniek uitge-



334 Graff Maurits van zijn ganser heer
Zu wasser vus lande nint een hehr
für Nieuport vnn ditz fliender lange
wundt aber ihr hatus inderand

Inn düssen Jahr Jubileo
am andren tagh von Julio
Lijgherzogen sturt
durch dem waldemuth Und aus wall ameben

Stripten bydermyte Roterlich
bif endlich ein dieg vuch
Zehen luyent derten auf dem plan
auch abncklich der Lantman

Slag bij Nieuwpoort, 1600.

Gravure uit de reeks historieplaten van Fr. Hogenberg, begin 17e eeuw.

broken. Toen besliste Maurits om zijn reserve-cavalerie in de strijd te werpen. Onverwacht bracht deze krachtige tegenstoot de Spanjaarden tot stilstand. Albrecht die over geen troepenreserves meer beschikte kon niet reageren en zijn leger viel in paniek uiteen. De Spaanse soldaten vluchtten in alle richtingen, nagezeten door de Staatse cavalerie.

Om zeven uur 's avonds kon Maurits van zijn paard afstijgen en als overwinnaar, op zijn knieën, een dankgebed uitspreken...

Het gevecht had bijna vier uur geduurd en heeft naar schatting 5.000 à 7.000 soldaten het leven gekost. Deze cijfers variëren naargelang de bron, maar er is sprake van 2 à 3.000 doden bij de Staatsen en van 3 à 4.000 gesneuvelden bij de Spanjaarden. Bij de 'Leffingherbrug' sneuvelden nog eens 800 soldaten.

Op maandag 3 juli werd Maurits te Oostende door de afgevaardigden van

de Staten-Generaal een banket aangeboden en 's avonds werd overlegd hoe het nu verder moest.

Maurits meende dat nu best de aanval op Nieuwpoort en Duinkerke zou opgegeven worden en dat het beter was om Sluis te veroveren zodat Zeeland zou verlost zijn van de dreiging van de Spaanse galjoenen. Maar de vertegenwoordigers van de Staten drongen aan om zonder dralen de tocht te hernemen. Nieuwpoort en vooral Duinkerke moesten veroverd, zoals van Oldenbarnevelt aan koningin Elisabeth had beloofd.

Op 6 juli, na enkele dagen rust voor Maurits' leger, begon het beleg van Nieuwpoort. Na de slag hadden de Spanjaarden de stad versterkt met nieuwe Spaanse troepen uit Gent, Diksmuide en Veurne. De stad werd nu verdedigd door ca. 5.000 man. Maurits poogde Nieuwpoort zo goed mogelijk af te grendelen opdat de stad niet meer zou kunnen bevoorraad

worden, wat maar ten dele lukte. Maar het beleg vorderde niet en de aanhoudende regen samen met het kunstmatig onder water zetten van de landerijen rond de stad door de Spanjaarden en de dreiging uitgaand van aanzienlijke hergroeperingen van Spaanse troepen in naburige steden, deden Maurits besluiten om de aftocht te blazen, zeer tegen de zin van de Staten-Generaal.

Tegen 18 juli vertrokken de laatste Staatse troepen richting Oostende. Men zou de stad nu proberen beter te ontsluiten door het belangrijke fort Isabella in te nemen.

Maar zelfs met verse Staatse troepen mislukten alle pogingen en op 24 juli gaf men ook deze onderneming op.

Op 30 juni begon de inscheeping van de Staatse troepen en op 1 augustus vertrokken de laatste konvooien. Daarmee was 'Den Tocht in Vlaenderen' afgelopen.

Besluiten

De schitterende overwinning behaald op 2 juli 1600 door de Staatsen bij Nieuwpoort heeft in hoge mate bijgedragen tot het Europees prestige van de Republiek en van Maurits van Nassau in het bijzonder, maar heeft buiten dit geen enkele directe of daadwerkelijke winst opgeleverd.

'Den tocht in Vlaenderen' heeft de Republiek handenvol geld gekost met daar bovenop nog het verlies van enkele duizenden goed getrainde soldaten. De Slag bij Nieuwpoort is trouwens één der bloedigste veldslagen geweest van de 80-jarige oorlog die bij mislukking het voortbestaan van de Republiek zou kunnen bedreigd hebben.

Na 1600 was alle hoop definitief vervlogen om het Spaanse gezag uit de Zuidelijke Provincies te verdrijven en om beide gebieden weer te verenigen. De kloof was al te diep geworden. Het Noorden ging een gouden eeuw tegemoet, terwijl de Zuidelijke Nederlanden nog ruim twee eeuwen zouden moeten ijveren om vanonder het gezag van vreemde mogendheden vandaan te komen.

Wellicht was de Slag bij Nieuwpoort de laatste mogelijkheid om de eenheid van de Zeventien Provinciën, die door Keizer Karel gerealiseerd was, te herstellen. Politiek-economische bemoeienissen en religieuze onverdraagzaamheid waren erin geslaagd dit welvarend stukje Europa te verscheuren.

Tentoonstellingen en publicaties

Zowel in Nederland als in België werd de 400^{ste} verjaring van de Slag bij Nieuwpoort herdacht.

In het Schielandshuis te Rotterdam liep van 10 maart tot 25 juni 2000 de tentoonstelling '1600: Slag bij Nieuwpoort'. Door de eeuwen heen bekeken'. Parallel met de tentoonstelling bracht het Historisch Museum te Rotterdam nog een boekdeel uit in zijn reeks 'Verloren Verleden' getiteld '1600: Slag bij Nieuwpoort'. Leen Dorsman belicht o.a. de periode rond 1600, de stand van zaken bij het leger en beschrijft de vorming van de Republiek.

In de Lakenhalle te Nieuwpoort loopt (van 1 juli) nog tot 30 september 2000 een tentoonstelling met als titel: '1600:

Slag bij Nieuwpoort'. Deze tentoonstelling brengt de Slag bij Nieuwpoort voor ogen aan de hand van een selectie van 150 historische stukken, waarvan het merendeel uit privé collecties werden geput. Een gelijknamige catalogus beschrijft alle tentoongestelde items.

De 400^{ste} verjaring van de Slag bij Nieuwpoort inspireerde auteurs, zowel uit het 'noorden' als uit het 'zuiden' om naar de pen te grijpen.

R. Bernaert publiceerde een handig boekje met als titel: 'De Slag en het Beleg van Nieuwpoort juli 1600' waar hij de lezer wegwijs maakt omtrent de gebeurtenissen van juni-juli 1600.

C.E.H.J. Verhoef belicht minutieus de aanzet, de voorbereidingen en de gebeurtenissen tijdens en na de slag in zijn boek: 'Nieuwpoort. De bekendste slag uit de Tachtigjarige Oorlog'. Het werk is bijzonder toegankelijk en belicht in een klare taal de gebeurtenissen van medio 1600.

E. Mahieu

COMPUTERS

de firma met
het apestaartje



advanced computer
SOLUTIONS

decleer freddy
kustlaan 4
8450 bredene
tel-fax 059/33 07 54

- Computer **Hard & Software**
- Netwerk **+ netwerkbeheer**
(Novell-Windows)
- Herstellingen **& Consulting**
- Software **op maat**
- Upgrade **& hulp bij software
moeilijkheden**

LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (VID)



Corps de Marine - Marine Korps 1939-1940

Des lobby's favorables à la Marine

Dès la montée du nazisme en Allemagne et la tension internationale qu'elle suscita, de nombreux appels à la vigilance s'en firent l'écho et des démarches pressantes en faveur de la reconstitution de la marine militaire furent entreprises, tant par des personnes privées que par des hauts fonctionnaires de la Marine de l'Etat et des membres du Parlement.

Les défenseurs de la Marine ne méritent pas d'être oubliés; profitons de l'occasion pour les nommer. Parmi les membres de l'administration de la Marine, citons son directeur-général, Mr Henry Devos, nommé à ce poste en 1931, et le commissaire maritime Mr Carlier; parmi les membres de la Ligue Maritime, son président, le bâtonnier Léon Hennebicq, qui, on s'en souvient, avait vécu d'expérience l'impréparation totale de la marine en

1914, lorsque, officier volontaire de guerre, il fut l'adjoint du Capitaine de Vaisseau de Borghrave d'Altena, puis du colonel E. Cornellie, commandant du Dépôt des Equipages à Gravelines; citons encore Mr Scarcériaux, fondateur de la revue "The Belgian Shiplover", Mr Maurice Chomé, Mr Léon Dens, l'avocat R. de Ryckere et tant d'autres.

Mais la Ligue Maritime ne se contenta pas d'exprimer bien fort et bien haut, ses inquiétudes et de les faire publier. Elle créa un mouvement de jeunesse, copié sur ce qui se faisait en Grande-Bretagne: "Le Corps des Cadets de la Ligue Maritime Belge", dans le but de faire éclore parmi les jeunes un esprit maritime porteur d'avenir, grâce à l'intérêt suscité par la pratique des sports nautiques, par des embarquements sur les anciens torpilleurs Wielingen et Westdiep, par la vie en équipage et la discipline qu'on attend des marins etc. Ce Corps vit toujours sous le nom de

"Corps des Cadets de Marine" (association royale, vu son âge!).

Une liaison Armée-Marine

D'autre part, le Grand Quartier-Général de l'Armée, tout naturellement préoccupé du vide laissé par la suppression du Corps des Torpilleurs et Marins dans ce créneau si vulnérable qu'était son front de mer, considéra que pour garantir la neutralité de la Belgique sur sa frontière maritime, il fallait aussi pouvoir protéger ses eaux territoriales, mais que, n'en possédant ni les moyens, ni les compétences, il convenait de se tourner vers la Marine de l'Etat, espérant avec son aide, ses navires et ses marins, pouvoir résoudre ce grave problème et combler cette lacune.

Dès 1931, le Lt Général Theunis, responsable des plans de mobilisation, obtint la création d'une "Commission militaire de la Marine", où siégèrent

avec les militaires concernés, le directeur général de la Marine et quelques officiers, ingénieurs et hauts fonctionnaires de l'administration de la Marine. Après deux ans d'une excellente collaboration, la commission put se féliciter de ce qu'un volet concernant la défense maritime était venu compléter les instructions sur l'organisation de l'Armée sur pied de guerre. Il y était prévu, la mise sur pied d'un "Service de la Marine" basé sur un "Rôle de la Marine", déterminé conjointement par la Défense Nationale et par l'administration de la Marine de l'Etat.

Ce Service maritime militaire comprendrait un Dépôt d'Equipage et trois Bases maritimes, respectivement à Anvers, Zeebruges et Ostende (Nieuport et Gand). Fort d'un millier d'hommes encadrés par 115 officiers, le Service devrait être doté de quelques 120 unités navigantes, comprenant 34 vedettes lance-torpilles (à commander à l'étranger), 23 remorqueurs, 48 chalutiers (à réquisitionner), et 7 barges; il serait complété par la mise en service de 4 vedettes rapides de sauvetage (à construire dans nos chantiers) et de 3 navires de mer, non autrement spécifiés. Pour alimenter en personnel qualifié (marins de métier) le Service maritime militaire, on aurait recours, de commun accord, aux marins portés sur le Rôle de la Marine.

Le Rôle de la Marine

Le Rôle de la Marine avait pour but de constituer une réserve volontaire de marins professionnels, pouvant servir en temps de guerre à la défense du pays sur mer. C'était l'équivalent de la très british "Royal Naval Reserve" (RNR).

Un arrêté royal du 15 février 1934 l'institue et précise son mode de recrutement, son organisation et son règlement. Il y est dit que sont portés au Rôle de la Marine, les marins de tous grades, de nationalité belge, qui sont porteurs d'un certificat d'aptitude, délivré par l'Ecole de Marine (fondée par l'AR du 29 juin 1930), après la fréquentation des divisions

moyenne ou supérieure de cette école. Ce qui veut dire que tous ceux qui ont réussi leurs études à l'Ecole de Marine, sont commis d'office au Rôle. Cette école est située à Ostende dans les locaux de l'école de navigation au cabotage, au quai Cockerrill (actuellement bureaux du port). Peuvent également être portés au Rôle tous les marins de nationalité belge, porteurs d'une décoration maritime de guerre. Puis entrent en ligne de compte les commandants et les mécaniciens de paquebot. Ensuite les marins de nationalité belge, qui ont navigué trois ans en qualité de capitaine ou de lieutenant au long cours ou au cabotage, et ce sous pavillon belge. De même pour les mécaniciens de 1ère classe ou les mécaniciens chefs de quart, ainsi que les patrons et les seconds à la pêche, les télégraphistes, les médecins et les aumôniers. Peuvent encore être portés au Rôle, les marins qui comptent cinq années d'enrôlement au long cours ou au cabotage, ou à la pêche, en quelque qualité que ce soit. Enfin, sont exclus les marins dont les services à la mer, les mérites professionnels et la valeur morale seront jugés insuffisants. On vise donc par cet arrêté, la constitution d'une réserve navale de haute qualité.

L'admission au Rôle ouvre un titre à l'obtention de distinctions honorifiques, les marins portés au Rôle étant réputés être demeurés en service actif pendant tout le temps de leur inscription au rôle; le temps de service passé à la Marine de l'Etat sera, à titre rétroactif, pris en considération. Ces distinctions leur seront conférées "au titre maritime". L'admission au Rôle de la Marine confère le droit aux marins, qui y sont inscrits, de faire suivre par les initiales RM, le titre que leur reconnaît leur brevet (ou diplôme) de capacité, délivré conformément aux arrêtés en la matière. Ils sont également autorisés à porter sur la manche gauche des tenues, une couronne brodée en or pour les officiers, en argent pour les sous-officiers et en laine rouge pour les marins subalternes. Ils jouissent encore d'un droit de préférence pour l'admission dans les services maritimes actifs de l'Etat.

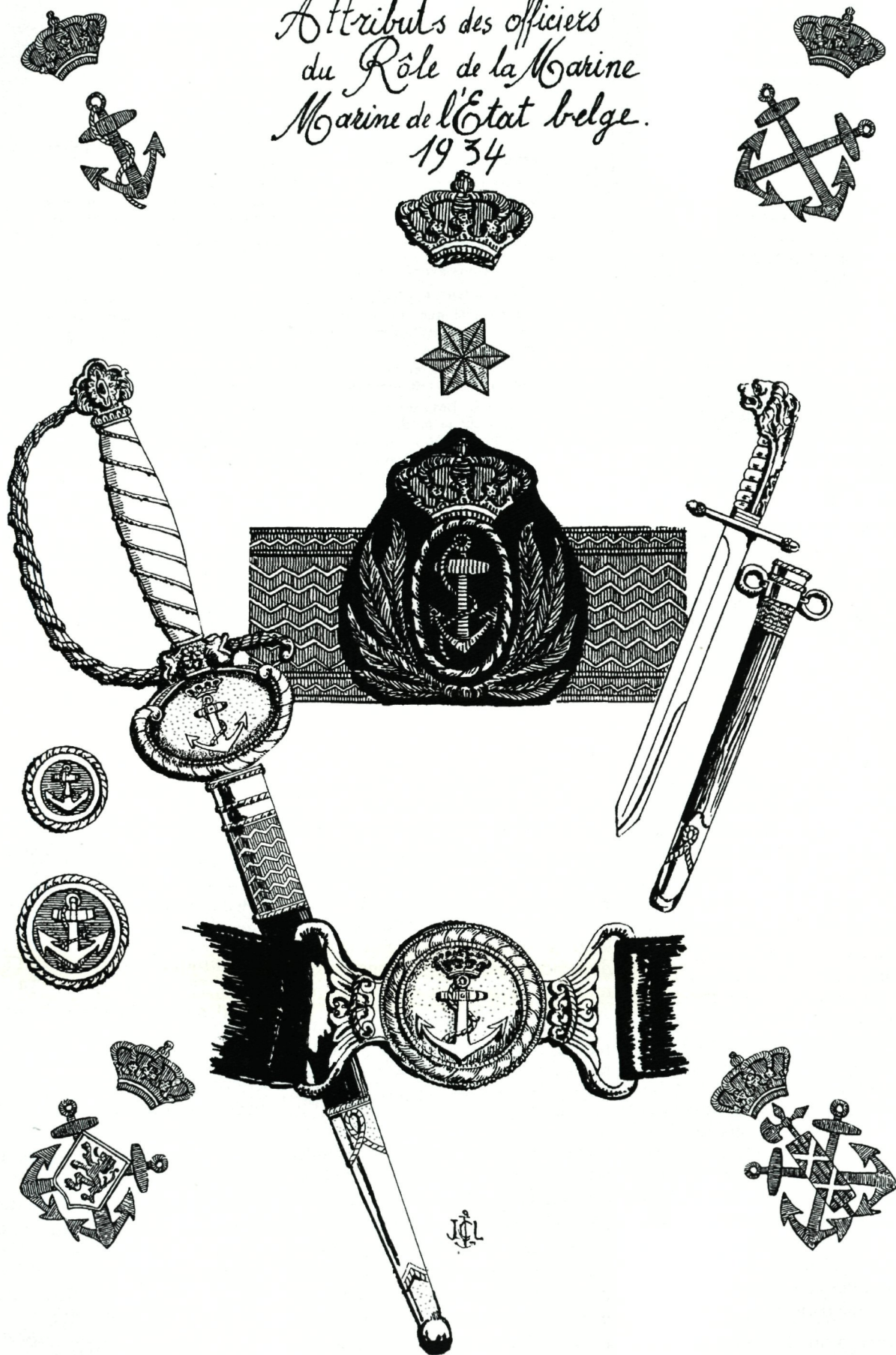
Enfin, il y est dit que tout bâtiment de la marine marchande, placé sous le commandement d'un capitaine inscrit au Rôle, est autorisé à battre le pavillon du Rôle de la Marine, si ses officiers, chefs de quart et le quart au moins des membres de l'équipage, sont inscrits au Rôle. Ce pavillon est le pavillon national, frappé dans la laize jaune d'une ancre de couleur noire. Voilà pour le recrutement et les avantages proposés.

Qu'en est-il des emplois proposés et de l'utilisation de cette réserve? L'art. 5 de l'arrêté royal de 1934 énonce que "les marins inscrits au rôle de la marine pourront, si le gouvernement décide que la défense du pays l'exige, être affectés aux services placés sous l'autorité de l'Administration de la Marine et être utilisés suivant leurs brevets et aptitudes, à la mer ou à terre".

Cette définition de l'emploi ou de l'affectation, est exprimée de façon fort générale et est même ambiguë. Elle fait naître les réflexions suivantes:

1. L'affectation de l'inscrit au rôle n'aura lieu que lorsque le gouvernement décidera que la défense du pays l'exige, ce qui semble ne pas être lié aux différents stades de mobilisation qui sont prévus et préparés par la Défense Nationale.
2. Il n'est pas prévu de périodes de préparation des inscrits aux tâches de guerre qui les attendent.
3. Les inscrits seront affectés "aux services placés sous l'autorité de l'Administration de la Marine", parmi lesquels services nous savons qu'il y a le "Service maritime militaire", qui doit armer 120 unités navigantes. Est-ce par pudeur ou par omission volontaire, ou pour pouvoir utiliser ces réservistes à d'autres fins ou dans d'autres services, que l'arrêté ne dit pas clairement que c'est pour assurer la défense du pays sur mer?!
4. En outre on remarquera que dans ce texte il y a une importante restriction, lorsqu'il dit: "sous l'autorité de l'Administration de la Marine"! Or, rappelons-nous

*Attributs des officiers
du Rôle de la Marine
Marine de l'Etat belge.
1934*



que le Rôle de la Marine a été déterminé conjointement par l'Armée et la Marine de l'Etat; donc, avec l'assentiment de l'Armée, les inscrits au Rôle échappent à l'autorité militaire pour passer sous une autorité maritime.

Alors, ne pouvons-nous y voir l'aveu d'une volonté non-exprimée de la part de l'administration de la Marine, de s'ériger, le cas échéant et avec la complicité de l'Armée, en Autorité Navale et donc en Marine Militaire? Ce qui veut dire qu'au moment voulu on mettra le pays devant le fait accompli; la Marine de l'Etat prendra la place et les obligations de défense de la défunte marine militaire, pour le bien du pays et de sa défense sur mer. Il suffira pour cela que le gouvernement prononce la phrase magique "la défense du pays l'exige", pour qu'automatiquement tout se mette en place.

Bien joué mes compères ! Mais à ce jeu d'échec, on se demande qui aura fait capoter ce plan? Car l'Histoire nous apprend que cela s'est passé tragiquement bien autrement que prévu!

Règlements et Uniformes

Confiants dans la solidité de leur construction et ignorant, bien sûr, le sort que l'Histoire lui réservera, les auteurs du plan publient un tableau d'assimilation des grades de la marine aux rangs et grades militaires.

Le directeur général est assimilé au général-major. L'inspecteur-général, le directeur chef des services maritimes et les directeurs sont assimilés aux capitaines de vaisseau (colonels). Les directeurs-adjoints, commissaires maritimes et commandants-directeurs le sont aux capitaines-lieutenants de vaisseau de 1ère classe (Lt-colonel). Les commandants, les commissaires maritimes de 2me classe, les ingénieurs principaux et l'hydrographe-adjoint-principal sont assimilés aux capitaines-lieutenants de vaisseau de 1ère classe (majors), et ainsi de suite, jusqu'au bas de l'échelle où l'on trouve des matelots de 1ère, 2me et 3me classe (soldats).

On observera que les rangs de l'ancienne marine royale refont surface:

Uniformes des Marins autres que ceux des Services de l'Etat.

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu Notre arrêté de ce jour relatif aux uniformes des fonctionnaires, officiers et agents des services maritimes de l'Etat;

Considérant qu'il y a lieu d'unifier les tenues portées dans les services maritimes de l'Etat, dans les autres services maritimes publics et les services assimilés, ainsi que dans la marine marchande;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Les services maritimes publics et les services assimilés, ainsi que les armements maritimes, peuvent, chacun en ce qui le concerne, prescrire à leurs états-majors et personnel le port de l'uniforme.

Ces services et armements veillent à ce que l'uniforme prescrit soit conforme aux dispositions du règlement ci-annexé.

Art. 2. Les services et armements visés à l'article 1^{er} qui prescrivent le port de l'uniforme, fixent, d'accord avec l'Administration de la Marine, les circonstances dans lesquelles l'uniforme est obligatoire, comme aussi les catégories d'officiers et agents auxquels s'étend cette obligation.

Ils fixent de même les circonstances dans lesquelles le port de la grande tenue est de rigueur et désignent les officiers astreints à la porter.

Art. 3. Nul ne peut porter l'uniforme décrit au règlement annexé au présent arrêté ou tout autre tenue pouvant être confondue avec cet uniforme s'il n'y est dûment qualifié.

Art. 4. Les Commissaires maritimes sont chargés de constater les contraventions au présent arrêté.

Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 14 février 1934.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
P. FORTHOMME.

on y voit par exemple des capitaines-lieutenants de vaisseau, qui sont aujourd'hui nos capitaines de frégate, ainsi que des lieutenants de vaisseau de 1ère et de 2me classe. Et on dira encore que nous n'avons pas de tradition!

L'administration de la Marine fait paraître en 1936 un recueil, constituant un Règlement relatif aux pavillons, honneurs et visites en usage dans la Marine belge.

Suit un règlement sur le port de l'uniforme donnant la description détaillée des vêtements, des marques des grades, des insignes de spécialité, ainsi que les règles concernant les circonstances dans lesquelles ils doivent être portés. Nous remarquons que la largeur des galons portés par les officiers passe de 8 mm, conformément au précédent règlement de 1930, à 13 mm et

qu'ils font le tour de la manche ; que les officiers portent la boucle dite de Nelson, à l'exclusion des autres catégories.

Cet uniforme est protégé par l'arrêté royal du 14 février 1934, qui, considérant qu'il y a lieu d'unifier les tenues portées dans les services maritimes de l'Etat, dans les autres services maritimes publics et les services assimilés, ainsi que dans la marine marchande, fixe dans son article 3, la description, le port et les circonstances du port de l'uniforme; il interdit à quiconque de porter cet uniforme, ou toute autre tenue pouvant y ressembler, s'il n'est dûment qualifié.

(à suivre)

CPV (hre) J.C.Liénart

Belgische maritieme radioamateurs activeren Russische onderzeeër in de haven van Zeebrugge

Geen paniek, noch het Russisch, noch het Belgisch leger werden hierdoor in verhoogde staat van paraatheid gebracht.

BMARS, (Belgian Maritime Amateur Radio Society) had alleen maar vredelievende bedoelingen!

Op 29 en 30 april 2000 had het "International Submarine Event" plaats, naar aanleiding van de herdenking "100 years U.S. Navy Submarines".



Wereldwijd namen ongeveer een zestigtal onderzeeërs deel aan de happening. Voornamelijk onderzeeërs die momenteel fungeren als museum-schip.

Ex-opvarenden en vooral scheepspostverzamelaars zullen even de oren spitsen bij het horen vernoemen van de deelnemers (zie lijst op blz. 184).

Als wij het lijstje met de deelnemers overlopen zien wij dat een aantal van hen een indrukwekkende staat van dienst kunnen voorleggen.

Geen enkele andere onderzeeër was bekwaam te doen wat de BATFISH deed. Zij zonk drie onderzeeërs plus

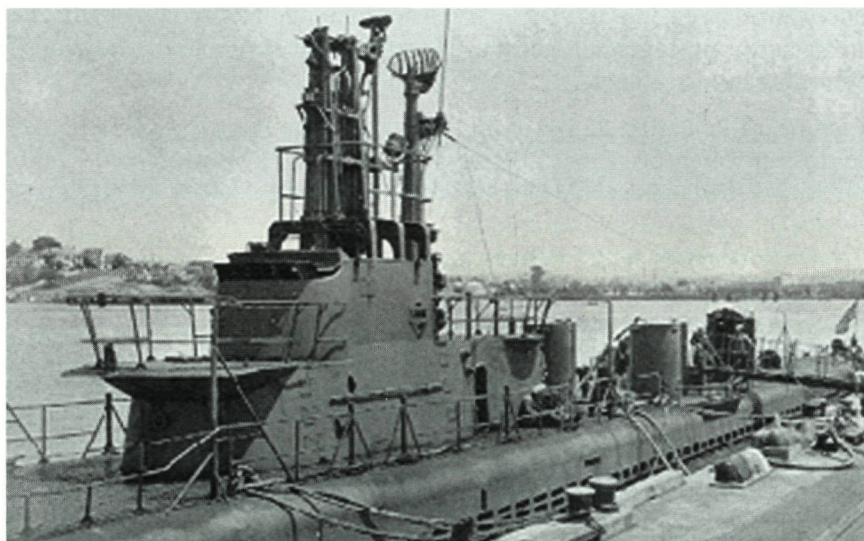


elf andere schepen goed voor een totaal van meer dan 37.000 vijandelijke tonnenmaat. (Dit gebeurde tijdens de periode toen vijandelijke schepen moeilijk te detecteren waren.) Haar onwaarschijnlijk record bracht de BATFISH 9 Battle Stars en haar bemanning: 1 Navy Cross, 4 Silver Stars, en 10 Bronze Stars op!

Ook andere onderzeeërs kregen onderscheidingen.

kon ontkomen aan een regen van dieptebommen afgevuurd door de begeleidende destroyers en kon haar opdracht voortzetten.

Op 25 november 1944, ontmoette CAVALLA twee Japanse destroyers, kwam aan de oppervlakte en verwees er prompt een naar de diepte. Zij kon boven water ontkomen aan de tweede destroyer die haar onophoudelijk bestookte.



Cavalla

Foto: A. Jacobs

Op het palmares van de CAVALLA prijken behalve de "Presidential Unit Citation", ook 4 Battle Stars.

Op weg naar haar basis in de oostelijke Filippijnen maakte CAVALLA contact met een grote Japanse Task Force op 17 juni 1944. Zij volgde de schepen gedurende verschillende uren, en gaf onschatbare informatie door die mede oorzaak was van de overtuigende overwinning van wat genoemd werd "Mariannas Turkey Shoot" op 19-20 juni 1944. Op 19 juni, kreeg zij het vliegdekschip Shokaku in de periscope en vergastte haar op zes torpedo's, genoeg om haar op de bodem te doen belanden. Zij

Op 5 januari 1945 kwam zij 's nachts boven water, bestookte een vijandelijk konvooi, en deed twee schepen zinken.

Op 15 augustus 1945 ontving CAVALLA het "staakt het vuren" bevel. Enkele minuten later werd zij gebombardeerd door een Japans vliegtuig dat het bericht blijkbaar nog niet ontvangen had, maar werd niet geraakt.

Zij bleef in dienst tot 1963.

NAUTILUS begon haar laatste reis in de lente van 1979 van Groton Connecticut naar Mare Island, Vallejo,

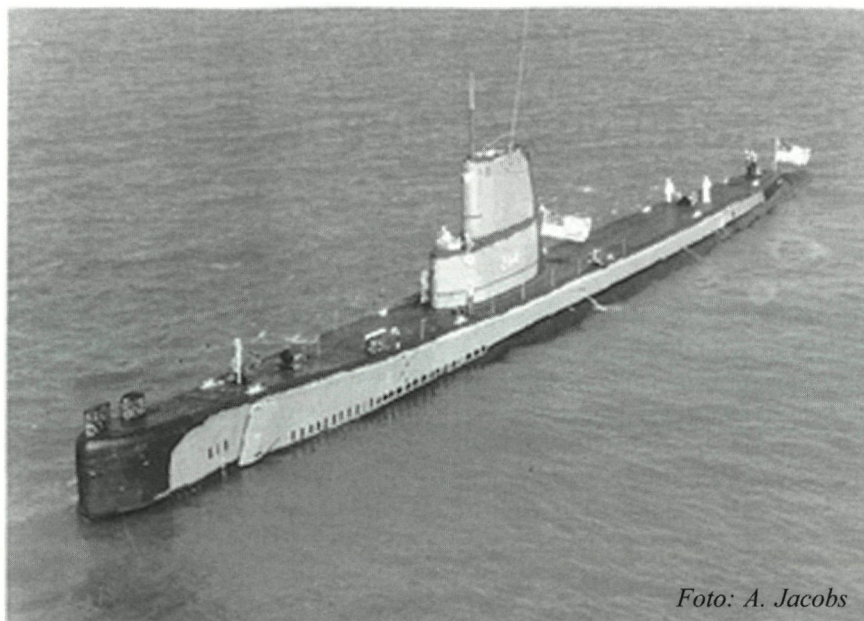


Foto: A. Jacobs

Cavalla in volle zee

California waar zij op 26 mei 1979 aankwam na een loopbaan van 25 jaar waarin zij nagenoeg een half miljoen zeemijlen aflegde.

Toen op 17 januari 1955 om 11u00 de trossen waren losgegooid liet de commandant van de NAUTILUS volgend historisch bericht verzenden: "UNDERWAY ON NUCLEAR POWER". De volgende jaren zou de NAUTILUS alle snelheids- en afstandsrecords breken



Op 23 juli 1958 vertrok NAUTILUS vanuit Pearl Harbour om de Top Secret "Operation Sunshine" uit te voeren: de Noordpool bereiken per schip. Op 3 augustus 1958 om 11u15 kon de commandant met trots de bemanning toespreken: "For the world, Our Country and the Navy- the North

Pole". 116 bemanningsleden hadden het "onmogelijke" volbracht: het bereiken van de geografische Noordpool, 90° Noord.

What's in a name?

Is de U20 die deelnam aan het submarine event vanuit Wenen dezelfde U20 die op 7 mei 1915 de RMS Lusitania nabij The Old Head of Kinsale, Ierland tot zinken bracht?

Neen, deze Oostenrijkse duikboot werd te water gelaten op 18 september 1916, deed haar maidentrip op 15 maart 1917, maar een lang leven was haar niet beschoren. Op 6 juli 1918 werd zij door een Italiaanse onderzeeër getorpedeerd en tot zinken gebracht vlak bij Grado Tagliamento in de Adriatische zee. 44 jaar later, in 1962 werd zij geborgen en zij doet thans dienst als museumschip met ligplaats Wenen.

En B143 in Zeebrugge?

Wat velen niet weten, België heeft een onderzeeër, weliswaar een museumschip, maar hij ligt er toch in Zeebrugge.

Dit was ook de maritieme radioamateurs niet ontgaan, en toen de Amerikaanse organisator van het submari-

ne event een internationale oproep tot deelname deed waren zij er als de kippen bij om de eerste en enige (nu) Belgische onderzeeër "in de lucht te steken" zoals een activering in het radioamateursjargon heet.

Het werd een zeer druk weekend: ON4BRN/SUB, roepteken dat op de onderzeeër gebruikt werd, was niet uit de lucht, vele radioamateurs uit diverse landen trachtten een verbinding met de boot te maken in de hoop een qslkaart (bevestiging van ontvangst) aan hun verzameling te kunnen toevoegen. De operatoren kregen de ene pile-up (tientallen stations roepen op het zelfde ogenblik) na de andere te verwerken en hadden de grootste moeite om het logboek up-to-date te houden.

Wij radioamateurs zijn blij dat wij een bijdrage kunnen leveren om de maritieme gedachte via de ook al naar het museum verwezen morse te verspreiden en danken de directie van Seafront om gebruik te mogen maken van hun faciliteiten tijdens de internationale radioamateursevenementen. Wij hopen dan ook dat de duizenden qslkaarten die wereldwijd verstuurd worden een stimulans zullen vormen voor de radioamateurs die als toerist ons land bezoeken, om ook een bezoek te brengen aan de schepen waarmee zij voordien contact hadden.

Enkele technische gegevens van "onze" onderzeeër: (bron: <http://www.seafront.be>)

Bouwjaar: 1960

Werk: Sudomekh, Leningrad

Waterverplaatsing (volume): 1950 ton aan de oppervlakte, 2550 duikend

Voortstuwing 3 dieselmotoren: ieder 2000 pk; 1 electromotor: 2700 pk op centrale schroefas; 2 electromotoren van ieder 1350 pk op BB en SB schroefas

Snelheid aan de oppervlakte: 16,4 knopen; onder water: 16 knopen; met snorkel: 9 knopen

Duikdiepte: 280 m

Bemanning: 75



B143 te Zeebrugge

Foto: J.-C. Vanbostal

Wapens: 10 lanceerbuizen van 21 inch (6 voor, 4 achter); 22 torpedo's aan boord of 44 mijnen

Sensoren Radio-ontvangers, -zenders, Stoorders, Radar, Sonars; 2 periscopen: 1 aanvalsperscoop en 1 navigatieperscoop

Rompnummer & type: B-143, Foxtrok type 641

De echte rompnnummers werden nooit op de romp geplaatst. U-480 was een tactisch misleidend rompnnummer.

Korte geschiedenis van de onderzeeërs van de Foxtrokklasse

Het ontwerp van de **Foxtrok-klasse** onderzeeërs werd in 1953 ontwikkeld uit de ervaringen en gegevens van de Duitse onderzeebootbouw welke na capitulatie van het Duitse rijk in Russische handen waren gevallen. Ze werden ontwikkeld tussen 1954 en 1981; het eerste prototype werd onder projectnummer 641 te water gelaten op 28 december 1957 op de Sudomekh werf te **St.-Petersburg**, het toenmalige Leningrad. In totaal werden er 62 eenheden onder dit projectnummer gebouwd waarvan er 12 werden geëxporteerd naar Cuba, India, Libië en Polen. Gedu-

rende de hele projecttijd zijn er een tweetal wijzigingen geweest in de voortstuwing en de elektronische uitrusting die hebben geleid tot projectnummers 641L en 641K.

De onderzeeërs van de Foxtrok-klasse konden ononderbroken op **grote diepte** opereren voor vier opeenvolgende dagen waarna ze tot op 7 meter moesten komen (**snorkeldiepte**) om de lucht te verversen en om de compressoren en batterijen op te laden. Het was op die momenten dat zij het meest kwetsbaar waren voor detectie. **90 dagen** op zee waren normale operationele periodes, waarna een onderhoudsbeurt volgde.

Het voornaamste wapen van de onderzeeër was de

torpedo waarvan er 22 konden ingescheept worden, 18 vooraan en 4 achteraan. De torpedo's konden vervangen worden door 44 zeemijnen die ook via de torpedolanceerbuisen geplaatst werden. Een gemengde lading, torpedo's en mijnen, behoorde tot de mogelijkheden.

De bemanning bestond uit 12 officieren, 12 onderofficieren, een politiek commissaris en 50 matrozen waarvan een groot deel dienstplichtigen die tot drie jaar aan boord van dezelfde eenheid dienden.

Aan boord was iedereen ingedeeld in één van de vijf divisies: Navigatie, Torpedo's, Voortstuwing en Energie, Verbindingen en Roergangers. Bij normale navigatie werd een **vier-wachtensysteem** toegepast waarbij iedereen, per 24 uur, 2 wachtbeurten van 6 uur volbracht. Wasserijfaciliteiten waren er niet aan boord; er waren slechts 3 toiletten en een stortbad nemen was enkel mogelijk

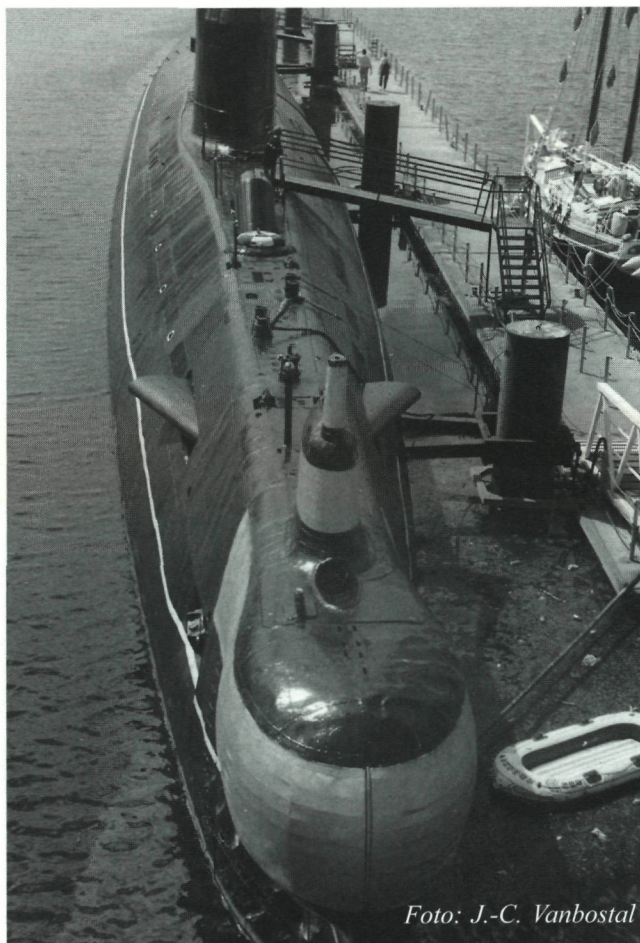


Foto: J.-C. Vanbostal

Onderzeeër van de Foxtrokklasse

Name of submarine	QTH/State	Ham-Call
Growler	New York City Ny	WA3KEY
Batfish	Muskogee OK	KE5TC
Cobia	Manitowoc WI	W9DK
Cavalla	Galveston TX	W5RNF
Sea Wolf Memorial	Galveston TX	W0OOG
Requin	Pittsburgh PA	NY3EC
Becuna	Philadelphia PA	WB12LNR
Cod	Cleveland OH	W8COD
Croaker	Buffalo NY	N2NJU
Nautilus	Groton CT	N1SSN
Torsk	Baltimore MD	NK3ST
Pampanito	San Francisco CA	NJ6VT
Drum	Mobile AL	K4RQQ
Clamagore	Savannah GA	KE4TCX
Clamagore	Savannah GA	KC4CPO
Clamagore	Savannah GA	W9IEB
Grayling Memorial	Denver CO	KG0HS
Wahoo Memorial	Wahoo NB	K0QHH
HMS Alliance	Gosport Great Britain	GB0SUB
HMS Alliance	Gosport Great Britain	GB1SUB
S51	Vladivostok Russia	UE56MM
U995	Laboe/Kiel Germany	DL0MFK
UWilhelm Bauer	Bremershaven Germany	DL0MFM
U10	Wilhelmshaven Germany	DL0MFW
U9	Speyer Germany	DK0SP
K24	Peenemünde Germany	DF0WLG
MSU 20	Wien Austria	OE0XMF/U20
B143	Zeebrugge Belgium	ON4BRN/SUB
Tonijn	Den Helder Netherlands	PI4MRC

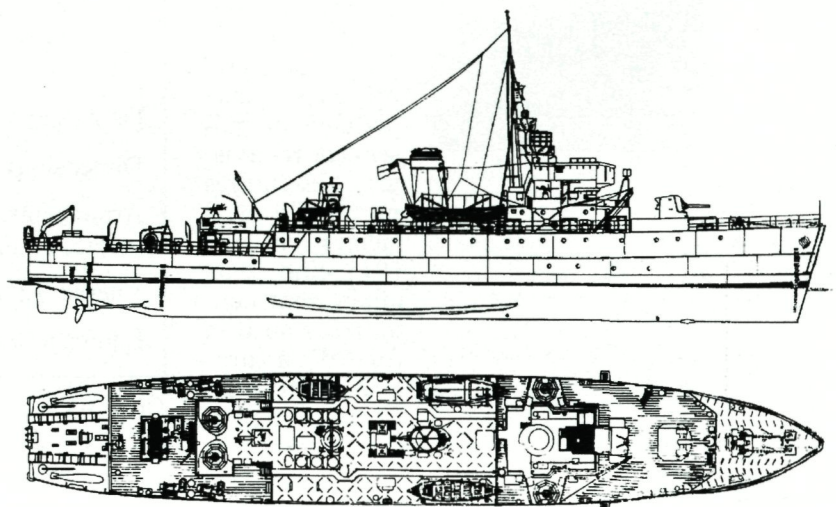
wanneer het schip genoeg water had gewonnen uit verdamping, ongeveer om de tien dagen. Twee koks verzorgden 4 maaltijden per dag, die - gemeten naar Sovjetstandaarden - beschreven werden als uitstekend.

Tot 1994 hebben de onderzeeërs van het type 641 bij de Russische marine gevaren en zijn in verschillende soorten missies gebruikt. Hoe de status bij de buitenlandse marines is, is niet goed bekend maar aangenomen wordt dat de "Foxtrots" bij de Poolse en Cubaanse marine nog varen, zij het wellicht op beperkte schaal. Van de overige eenheden liggen er nog een 12-tal op verschroting te wachten en zijn er drie stuks over de gehele wereld verspreid als museum ingericht. **Museumonderzeeërs** van de Foxtrotklasse zijn te bezoeken in Sydney (Australië), London (Groot-Brittannië) en Zeebrugge (België). De **laatste opdracht** van onze onderzeeër was de deelname aan de jaarlijkse Vlootparade in St.-Petersburg in de zomer van 1994.

Onze onderzeeër verkeert in een vrijwel originele staat en toont u een beeld van het leven en werken aan boord van een onderzeeër die in de **koude oorlog** haar bijdrage heeft geleverd aan de wapenbalans in de wereld.

10M b.d. A. Jacobs/ON4CBM

Les Algérines (I)



Voici une dizaine d'années, durant une soirée de détente en mer, à bord du **M930 Rochefort** avec quelques jeunes matelots, nous échangeons divers souvenirs à propos des navires qu'avait possédés la Force Navale depuis 1946.... Il était question de moult navires qui ont porté notre "White Ensign" sur bien des mers et océans. L'incontournable **Kamina** étant cité maintes fois, nous en venions tout naturellement à discuter sur les "Algérines".

Soudain, sans rire et visiblement pas du tout informé, un garçon me demanda où étaient amarrées ces unités, car il voulait les visiter! Je pris garde de rire devant la sincérité de ce matelot et avec une certaine diplomatie et pour ne pas créer une hilarité générale, je lui expliquai que, hélas, la dernière algérine belge, le **De Moor**, (ex-HMS **Rosario**), avait succombé sous les flammes des chalumeaux des démolisseurs en 1970.

Cependant, à cette époque, en 1989, subsistaient encore deux algérines à flot. L'une dans la marine Sud-Africaine, la **Pietermaritzburg** (ex-HMS **Pelorus**), et l'autre dans la marine Thaï, rebaptisée **Phosampton** (ex-HMS **Minstrel**), qui après "refits" et

transformations sert de navire-école. Les 108 autres ont disparu à jamais.

En fait, ce qui est très dommage dans cette anecdote, c'est de constater que nos marins ne sont nullement informés sur l'histoire et le passé de notre marine, fût-elle encore jeune et sans la grande tradition d'une Royal Navy. C'est une lacune certaine. Nous devons connaître ce que nos anciens ont apporté et à bord de quels navires ils servaient en mer. Ce sont eux qui ont fait notre Marine d'aujourd'hui tout de même! Nos huit algérines y ont contribué dans une très large mesure.

C'est grâce à l'aide généreuse d'un marin de la Royal Navy, qui en plus a donné quatre ans de sa jeunesse durant la seconde guerre mondiale à bord de ces unités dont l'**HMS Spanker**, notre **De Brouwer**, qu'il m'est permis de vous en raconter l'histoire complète. J'ai nommé Jack Williams de Blackpool, fondateur de l'association britannique "HMS **Algerine Association**", qui compte à l'heure actuelle et à travers le monde plus de 1.500 membres, tous anciens de la guerre ou qui, comme moi, ont servi en temps de paix sur ces inoubliables vaisseaux.

Il importe d'aborder le vaste pan de la marine de guerre, qu'est la lutte anti-mines, ainsi que l'historique du type de navire qu'est le dragueur de mines, pour mener à la naissance de ce qui sera le meilleur et le plus performant navire conçu pour l'indispensable destruction des milliers de mines posées durant la guerre de 1939-1945: celui de la classe "HMS **Algerine**".

Dès 1907, un visionnaire et ardent patriote, Lord Charles Beresford, à l'époque Commandant en Chef de la Home Fleet (la flotte qui a pour mission de défendre les eaux territoriales britanniques), plaide déjà pour l'usage de chalutiers comme unités de dragage. En effet, les équipages qui animent ces navires comptent parmi les hommes les plus courageux, marins accomplis et habiles à travailler dans des conditions extrêmes sur des ponts encombrés de treuils et de câbles divers. L'analogie entre la mise à l'eau du chalut et la mise en opération d'une drague mécanique est assez frappante, faut-il le rappeler.

En 1919, à l'issue de la guerre et fort de l'expérience de cette époque douloureuse, c'est à bord du chalutier armé **HMS Oropesa**, qu'est peaufi-



Spanker à Malte, février 1944



De Brouwer ex-HMS Spanker

née la drague mécanique standard, appelée toujours de nos jours la drague "Oropesa". Voilà un bel et durable hommage aux anciens de la lutte anti-mines.

À l'aube de la guerre 1914-1918, les mouilleurs de mines de la Marine Impériale Allemande sont à pied d'œuvre. Ils infestent la Mer du Nord, ainsi que les côtes anglaises, de mines. La Royal Navy ne dispose comme parade que de six vieux anciens torpilleurs transformés en dragueurs de mines. On imagine le look de ces rafiots obsolètes. Fort heureusement, les Anglais, selon leur tradition séculaire, se ressaisissent rapidement et équipent une centaine de chalutiers afin de pallier à l'imprévoyance des pacifistes et des responsables politiques du pays. L'Amirauté découvre ainsi les vertus cachées en dragage de mines, des vapeurs d'excursion propulsés par des roues à aubes, les "paddle steamers". Leur faible tirant d'eau offre une sécurité accrue pour ces opérations dangeueuses.

Noyées en eau peu profonde, les mines de cette époque étaient pratiquement toutes à orin. Les équipages sont constitués de pêcheurs, de membres du personnel portuaire mobilisés et de réservistes. Les chiffres parlent d'eux-mêmes: en juin 1917 cinq cents mines sont neutralisées au prix fort d'un dragueur par jour. En 1918, trente-deux nouveaux dragueurs ont été mis en service, simultanément avec quatre cents nouveaux chalutiers, pour mener la lutte anti-mines, combat mortel pour la liberté d'accès à la mer.

Le pur dragueur de mines n'apparaît que durant l'année 1917; c'est le navire de la classe "Hunt". C'est un dragueur de mines à chauffe au charbon, appelé dans la Royal Navy par affectueuse dérision "Smokey Joe".

Le bilan de la Grande Guerre fut assez cruel pour la lutte anti-mines. Deux cent quatorze dragueurs coulés, pour un millier en opération en Angleterre et dans les ports alliés. La Royal Navy, à elle seule, détruit vingt-trois mille mines à fin novembre 1919 et ce sur une superficie de quarante mille milles carrés.

La paix retrouvée, comme toujours la force de déminage fut fortement réduite. Missions accomplies, les chalutiers retourneront sur les bancs de pêche et les navires à aube vont à nouveau distraire les excursionnistes du dimanche! Hélas, sont aussi envoyés à la casse tous ceux qui se trouvent en surnombre. Quelques-uns, plus chanceux, seront placés en réserve. On ne sait jamais!

Quinze de ces "Smokey Joes" serviront encore durant la seconde guerre

mondiale. En 1947, neuf de ces "Hunt class" seront achetés par une firme de notre pays, pour y être transformés en navires marchands.

Caractéristiques du "Hunt class ship":

Déplacement: 710 tons

Dimensions: 70 m x 8 m

Armements: 1 canon de 4" but surface et une pièce de 3"AA

Vitesse: 12 noeuds (22 km)

Equipage: 73 hommes

Dès 1933, la succession du "Hunt class" est assurée par la venue de la classe "Halcyon". Dragueur d'un type nouveau, dix-sept exemplaires seront construits durant la décennie. L'"Halcyon" devient le modèle de base pour tous les dragueurs de la flotte. Il file 17 noeuds et est équipé d'un asdic afin d'assumer des patrouilles anti-sous-marins. Il se montre tout aussi efficace comme escorteur que comme dragueur: une aubaine pour la Navy qui manque cruellement de moyens pour assurer les escortes de convois.

Caractéristiques du "Halcyon class ship"

Déplacement: 815 tons; jusqu'à 1370 tons suivant modifications apportées ultérieurement

Dimensions: 75 m x 10 m x 2.50 m

Armement: 1 canon de 4" but surface et 1 de 4"AA, ou 2 pièces de 4" (2x1)AA et 4 mitrailleuses de .50 (12,7mm)(1x4)

Vitesse: 17 noeuds (31.5 km)

Equipage: 80 hommes

Trente-et-un exemplaires en seront construits. Au cours de la guerre, nombreuses seront les modifications apportées aux navires, en constante adaptation aux nouvelles techniques de dragage et de défense contre avions.

Pour l'anecdote touchant notre pays: en 1946, l'**HMS Speedwell** fut acheté par la SA John Cockerill. Après avoir été transformé en navire marchand, il fut rebaptisé **Topaze**. Quelques années plus tard, en 1954, il est vendu à un chantier de démolition hollandais; en route il coule et son épave est récupérée puis découpée par un ferrailleur de Dordrecht, aux Pays-Bas.

En 1939, à l'instar de 1914-1918, à court de vrais dragueurs de mines, l'Amirauté militarise intensivement les chalutiers en vue des missions périlleuses de la lutte anti-mines; très perfectionnées les mines possèdent en effet des mises à feu diverses. Les équipages sont à nouveau composés de patrons-pêcheurs et de recrues de la "Royal Naval Reserve", exception faite pour le personnel des communications qui reste celui de l'Active. Durant la guerre, pour pallier au manque de personnel, le renfort se recrute principalement parmi le personnel de remorquage, les pontonniers et autres membres des services portuaires. Même les fameux paddle steamers reprendront du service.

La Kriegsmarine ayant miné à outrance certaines zones de navigation, la Royal Navy, souffrant d'un manque de défenses anti-mines, se voit obligée d'utiliser certains destroyers, anciens modèles des classes "A" et "I", équipés pour draguer. C'était sans compter avec les innovations allemandes dans le domaine de l'armement. Ils utilisent des mines à influence acoustique ou magnétique. Les Anglais se trouvent une fois de plus dans l'obligation de trouver l'antidote. La solution réside dans la conception d'un tout nouveau type de dragueur de mines. C'est ainsi qu'entre en service de 1940 à 1942, le "Bangor class ship", un navire plus petit que ceux des classes "Hunt" et

"Halcyon". Plus de cent exemplaires seront construits, dont 45 au Royaume-Uni et 60 au Canada.

En fait, juste avant la déclaration des hostilités, il existait un projet de concevoir un dragueur de mines côtier, toujours doté d'une drague "Oropesa", bien entendu. Lorsque la nécessité oblige la marine d'équiper ces navires de moyens adéquats, il apparaît que l'étroitesse des ponts et l'exiguïté de la plage-arrière ne permettent pas de recevoir les différents types de matériels indispensables au dragage. Il faut donc absolument concevoir un navire aux dimensions mieux adaptées à ce type de travail. Cependant, la pénurie lancinante de navires d'escorte force la Royal Navy à trop souvent faire appel aux "Bangor" comme escorteurs.

Caractéristiques du "Bangor class ship"

Déplacement: 556 tons

Dimensions: 53 m x 8.50 m x 2.5 m

Armement: 1 canon de 3" AA, 1 pièce de 1Pdr. AA, 4 mitrailleuses .50 (1x4) AA et 2-20 m/MAA

Propulsion: geared turbines SHR 2400 - 2 hélices

Vitesse: 15 noeuds (28 km)

Equipage: 60 hommes

Afin de pouvoir maîtriser une fois pour toutes le danger des mines dans leur ensemble, qu'elles soient à contact ou à influence, un navire ad hoc doit être imaginé d'urgence! Les ingénieurs en construction navale conçoivent alors le plus efficace de tous les types de dragueurs de l'époque. La classe "Algérine" allait naître entre 1942 et 1945.

Caractéristiques de l' "Algérine class ship"

Dimensions: longueur 70 m hors tout; largeur: 11 m au maître couple

Tirant d'eau: 3.50m

Propulsion: turbine 1122 tons; mach. alternative 1182 tons - 2.400 i.h.p. 2 hélices. Les algérines construites par Harland & Wolff et Blyth sont équipées de machines "geared turbines" à vapeur; celles construites chez Lobnitz et au Canada, sont munies de machines à triple expansion (reciprocating engines)

Vitesse: 16.5 noeuds (30.6 km)

Rayon d'action: 5000 milles nautiques (à 12 noeuds)

Armement: 4".50 cal. (102m/m), quick-fire HA/LA (high angle/low angle), Mark V semi-automatique (munition encartouchée). Secondaire: A/A 4 Oerlikon (20 m/m) simples prévus sur tous les navires construits avant 1945; certains en 1945 sont équipés de 4 doubles (4x2) Oerlikon; après 1946 plusieurs sont armés de simples 40 m/m Bofors (4x1). Anti-sous-marins: 4 mortiers lance-grenades (depth charge throwers) et 2 rails DC sur l'arrière; au total 92 grenades (depth charges)

Dragage: "Oropesa" contre mines à contact, "LL" contre mines magnétiques et "SA" contre mines acoustiques

Détection: Radar 271 surface/air, ultérieurement remplacé par le 258 et le 291; Asdic type 144Q

Equipage: 8/10 officiers; 110/115 sous-officiers et matelots

(à suivre)

P. Latinis



De METHANIA: 20 jaar BE - maritiem gasvervoer

Zeebrugge. LNG - terminal.

Op zaterdagmiddag ligt de DISTRIGAS-terminal er verlaten bij. Het uitgestrekte complex valt enkel te betreden via verschillende controleposten en streng bewaakte poorten. Zoals in een militair domein is er continue bewaking, en wachters met hondden patrouilleren doorlopend tussen de kilometerlange pijpleidingen, opslagtanks en andere "futuristische" installaties. Nul-tolerantie want de veiligheid gaat hier voor alles.

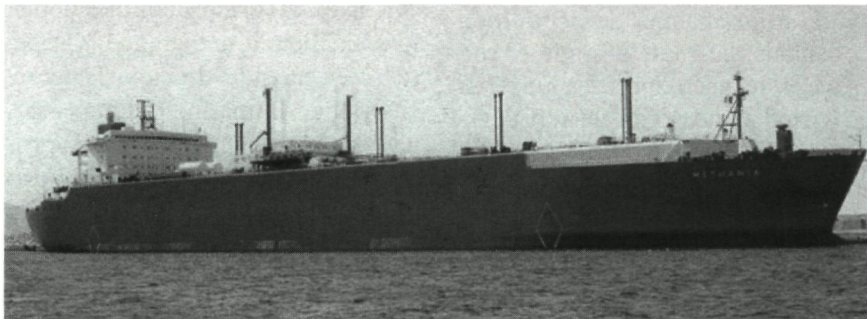
Aangemeerd op zijn vertrouwde plaats ligt het enorme oranje-rode schip met witte achterkasteel: de METHANIA! We schepen in voor de "reis 495".

Om 15.00, ontmeerd door 5 krachtige slepers, verlaat de 280 m. lange LNG - C METHANIA (72.792 dwt) de laadkaai. Langzaam zwaait het gevaarte in de voorhaven en schuift voorzichtig, nu op eigen kracht, voorbij de 'koppen'. Koers 300°. Matige zichtbaarheid. Zwakke Z-W wind, kalme zee.

Alles verloopt rustig op de immense brug, 30 m. boven de zeespiegel, enkel de bevelen van de loods weerklinken en de Master kijkt toe. Koers 270°; machine 'langzaam vooruit'.

Rond 17.00 in de nabijheid van de Wandelaar wordt snelheid vermindert. Aan stuur-boord wordt de 'pilot-ladder' neergelaten en de loods ontscheept. De boordroutine neemt haar aanvang en eens te meer vaart men uit, op ballast, naar Arzew (Algerije) om 10 dagen later terug te keren naar België met 130.000 m³ vloeibaar consumptiegas.

Later, de TSS (Traffic Separation System) van de Noordzee voorbij, vertelt kapitein Fr. Detavernier (48),



De Methania, 3 voetbalvelden lang, 42 m. breed, 55 m. hoog en ...

de Master, het verhaal van de bevoorrading van België aan natuurlijk gas. Een saga die zo'n 30 jaar geleden begon!

Pré-historie

In het begin van de jaren '70 gebeurde de gasbevoorrading van ons land voornamelijk via Nederland met het "Slochteren"-gas, zoals het genoemd werd.

De alsmaar uitbreidende vraag naar aardgas, zowel door de industrie als door de particulieren, noopte de maatschappij DISTRIGAS - een filiaal van TRACTEBEL en enige leverancier van de Belgische markt - ertoe de aanvoer van gas te vergroten en ook de oorsprong te diversifiëren. Een dubbel plan dat van een zeer grote vooruitziendheid getuigde, werd opgevat.

Samen met andere Europese gasmaatschappijen werd in 1973 een contract afgesloten om Noors gas geproduceerd door de Ekofiskvelden af te nemen. Dit gas bereikte ons via pijplijn. Er werden eveneens contracten getekend met de Algerijnse regering voor de levering van miljarden kubieke meters gas. Deze zouden niet per pijplijn aangevoerd worden maar per schip. Het was dus een groots plan dat miljarden aan infrastructuur zou kosten vooraleer de eerste kubieke meter gas in België zou aankomen.

Eerst moest er in Algerije een pijplijn gelegd worden van de Hassi R'Melvelden, diep in de woestijn, naar een plaats op de kust waar dan een fabriek diende gebouwd die het aangevoerde gas vloeibaar zou maken. Het gas



... kilometerlange pijpleidingen.

moest op een temperatuur (het kookpunt) van -163°C gebracht worden om vloeibaar te worden. Er moest een haven gebouwd worden die methaantankers kon ontvangen. Een haveninstallatie die het vloeibare gas aan boord van een schip zou kunnen pompen was onontbeerlijk. Een methaantanker diende gebouwd te worden die het vervoer naar ons land zou verzekeren. Aan Belgische kant moest een kunstma-

tig eiland in zee komen met een terminal voor de ontvangst van het vloeibaar gas. En tenslotte zou er nog een hervergassingsinstallatie nodig zijn die het vloeibare gas zou behandelen voor gebruik.

In Algerije werden de fabriek en de haven gebouwd samen met Europese en Amerikaanse consortia. In België kwamen er afspraken met de regering voor de bouw van een eiland in zee, afgesloten door strekdammen, die nu de nieuwe haveningang van Zeebrugge vormen.

Distrigas nam ook contact met de toenmalige Compagnie Maritime Belge - CMB en vroeg of er een methaantanker kon gebouwd worden die 130.000 m³ vloeibaar aardgas kon vervoeren, met de belofte het schip voor een termijn van 20 jaar te huren.

De klus zou niet eenvoudig zijn want een berekening leerde dat om die hoeveelheid gas te vervoeren, het schip ongeveer 280 m. lang zou moeten zijn, 42 m. breed en 27 m. hoog van kiel tot dek, met daarboven nog een commandobrug die dit alles zou overzien. Bovendien wenste Distrigas dat het schip een dienstnelheid van 19 knopen (35 km/u) zou hebben. Men berekende dat hiervoor een machine van 45.000 PK nodig zou zijn. Met zulke specificaties was de vraag gewoon of zo maar eventjes de grootste gastanker ter wereld gebouwd kon worden.(*)

De toekomstige METHANIA zou dan ook een Belgisch technologisch hoogstandje worden en daarom werd ook de grootste Belgische scheepswerf aangesproken, namelijk de inmiddels failliete Boelwerf. De ingenieurs van Temse begonnen onmiddellijk met het uittekenen van de plannen en eveneens met het graven van een dok van 560 m. lang en 60 m.

breed waarin de supertanker (zo'n 3 voetbalvelden lang!) zou gebouwd worden. De kiel werd op 15 december 1975 gelegd.

Jammer genoeg werd ons land in die jaren geconfronteerd met grote politieke spanningen - die pas in 1977 eindigden met de afsluiting van het Egmontpact dat België in 3 regio's verdeelde - wat als gevolg had dat o.a. het hele Zeebruggeproject op de lange baan werd geschoven. Ondertussen bereikte de bouw van het schip echter zijn voltooiing. Bij Distrigas rezen wel twijfels over de haalbaarheid van het project want er was in de verste verte geen termijn te plaatsen op de ingebruikneming van de terminal.

"Methania" werd een vervelend woord in vak- en politieke kringen. Het schip ging in oktober 1978 op proefreis en werd vervolgens in alle discretie gemeerd in het Noorse Fjord Haugesund. Ver van alle publieke belangstelling ...

Maar in januari 1979 raakte België verlamd door een koudegolf wat het probleem van de energievoorziening weer oprakelde en maakte dat het LNG-project een nieuwe start kreeg. Drie jaar later bereikte Distrigas een overeenkomst met Gaz de France. De METHANIA zou aardgas vanuit de (nieuwe) Algerijnse haven Arzew el Djedid vervoeren naar het Franse Montoir, aan de monding van de Loire. De Fransen zouden dan het gas via pijplijn naar België sturen.

Vooraleer de METHANIA dan eindelijk in de vaart kwam werden er echter nog transformaties verricht op de Zweedse werf Kockums, die ervoor zorgden dat het schip van de laatste technische snufjes en veiligheidsapparaturen voorzien werd.

Op 10 november 1982 deed het toen 7 miljard BEF kostende schip zijn eerste reis van Arzew naar Montoir. 128 van die reizen naar Frankrijk werden uiteindelijk afgelegd vooraleer de haven van Zeebrugge klaar was. Op 25 juni 1987 werd tenslotte de eerste reis met aankomst in België gevierd. Sindsdien en tot op heden, vertrouwde Master Detavernier ons toe, heeft het schip er al bijna 500 reizen opzitten, of in afstand zo'n slordige 3.000.000 km!

Voortstuwing

De voortstuwing van dit 81.792 Gross Reg.Ton wegende schip gebeurt door middel van een turbine die, sterk vereenvoudigd, als volgt werkt:

In de 2 ketels wordt gas (boil-off gas komende van de lading) en dieselolie verbrand om gedistilleerd water te verwarmen. Aan de uitlaat staat de stoom onder 65 bar druk en heeft een temperatuur van 513° C. Elke ketel kan 78 ton stoom per uur produceren. Als er alleen op olie gevaren wordt, tegen maximum snelheid, dan is het dieselverbruik 271 ton per dag, of 11.3 ton per uur om 40 km./u af te leggen! De 'waakvlam' alleen neemt dan 27 ton voor haar rekening. Met dezelfde hoeveelheid brandstof die in een uur verstoekt wordt, kan een auto zo'n 113.000 km afleggen.

De geproduceerde stoom wordt dan naar de turbine geleid die een schroef van 48.500 kg. en een doormeter van 7.60 m. aandrijft. De turbine van de METHANIA is een impuls of actie turbine. De potentiële energie wordt dus omgezet in kinetische, die op haar beurt wordt omgezet in mechanische arbeid. De afgewerkte stoom wordt dan naar de turbo-alternatoren geleid, die als hulpmachines voor elektriciteit zorgen.

(*) Tot in 1990 was de METHANIA de grootste gastanker ter wereld. Er werden toen 6 zusterschepen gebouwd die een paar duizend kubieke meter meer konden vervoeren.



Aankomst in de kunstmatige haven van Arzew El Djeddil!

Cargo-Control-Room

De 'cargocontrolroom' is het centrum van de laad- en losoperaties. Daar vinden we zowel de controleapparatuur van de gastanks, als de gaschromatografen, die constant de lading analyseren, alsook de recorders die de temperaturen, zowel in de cargotanks als in de aangrenzende ruimten noteren. Ook gasdetectors zijn hier aanwezig, die permanent meten of er ergens gas ontsnapt of in het schip of in de 'barriers', omhulsels rond de ladings-tanks, binnendringt.

De LNG-C METHANIA is uitgerust met het type "Gaz Transport Membrane tanks" die methaan (CH_4) aan -163°C kunnen vervoeren (Vriespunt $-182,5^\circ$; kookpunt $-161,5^\circ\text{C}$).

Rond deze cargotanks zitten 4 "barriers", gemaakt van Invar, een roestvrije staallegering opgevuld met een isolator: perlite. Het systeem van een thermosfles dus!

De METHANIA heeft 41 waterballasttanks. Wanneer het schip geen lading aan boord heeft, zou het als een ballon op het water liggen. Roer en schroef zouden boven water uitsteken, en het schip zou volkomen onbestuurbaar zijn. Terwijl de lading eruit gaat, wordt er dan ook zeewater in de ballasttanks gepompt om het gewicht te compenseren. Als het

schip dus geen cargo heeft en leeg is, worden er toch zo'n 45.000 ton water gebult door middel van pompen. Buiten de ballasttanks en de 5 cargotanks, zijn er nog eens 29 andere tanks voor multiple-purposes aan boord.

In de controlroom treffen we ook nog verscheidene andere bedieningssystemen aan die gasdruk, gas naar machine enz. regelen. Ook is het van hieruit mogelijk om zowel schip als terminal onmiddellijk te doen stoppen met laden of lossen in geval van nood.

Langs de "manifolds" (verbinding tussen schip en wal bij laden of los-

sen) wordt het vloeibare gas tegen een debiet van 10.000 m^3 per uur naar wal (of aan boord) gestuurd. In gas, zoals we het thuis binnenkrijgen, betekent dit $6.000.000\text{ m}^3$ per uur, of ongeveer BEF 72.000.000.-! Het laden of lossen van de METHANIA duurt over het algemeen zo'n 15 uur.

Om een idee te krijgen van het jaarlijks gasverbruik, kunnen we stellen dan in 1999 de maatschappij Distrigas (enige leverancier van de Belgische markt) 16 miljard m^3 gas kocht waarvan 32% van Noorwegen, 31 % van Nederland, 26 % van Algerije, 3 % van Duitsland, en nog eens 8% van andere landen.

De aanvoer met de METHANIA, in rotatie met de Algerijnse gastanker MOURAD DIDOUCHE (126.000 m^3) (reder SNTM-Hyproc) gecharterd door de SONATRACH (Société algérienne d'hydrocarbures), is dus goed voor bijna 1/3 van het nationaal verbruik.

Wanneer begin jaren '70 het project om gas te vervoeren per schip 'crazy' leek, blijkt nu, op lange termijn, dat het de goedkoopste formule is. Het feit dat een pijplijn in crisisperiode toegedraaid kan worden toont ook het voordeel aan van een schip dat desnoods naar andere bestemmingen kan gestuurd worden om bevoorrading te verzekeren.



Extra onderhoudspersoneel, het schip is na zoveel jaren in buitengewoon goede staat!

De door Distrigas gecharterde METHANIA (rederij EXMAR - a CMB group Company) heeft een bemanning van ongeveer 30 Europeanen (mannen en vrouwen), bijna het dubbele van een gewone tanker. De reden is de keuze voor extra veiligheid, extra onderhoud en verhoogde controle op milieuvervuiling. Het resultaat is dat dit schip mag beschouwd worden als een uitzondering, want na zoveel jaren dienst is het in buitengewoon goede staat.

Met een gemiddelde snelheid van 14 kn wordt de Golf van Biskaje zonder probleem overgestoken, Gibraltar wordt woensdagnamiddag gerond, om 's anderendaags rond de middag vóór de kunstmatige haven van Arzew El Djeddid de 2 loodsen op te pikken.

Eens aan boord, bevelen gevend aan de 5 slepers in een bijna onverstaanbare taal - een mengeling van Arabische, technische en Franse woorden plus de nodige gebaren - gaat de METHANIA met een precisie van 10 cm., snel tegen de kaai aanleggen. De 5 'manifolds' worden aan de wal gekoppeld en het laden kan beginnen. Het is 18.00 u. Volgens de 1ste stuurman (37) zal deze operatie voltooid zijn 's anderendaags, vrijdag, rond 11.00! En zo was het ook, perfecte timing!

De Algerijnse installaties worden even streng beveiligd als deze van Zeebrugge. Niemand mag aan wal gaan tijdens het 15 uur durende verblijf in Arzew.

In tegenstelling met andere dagen wanneer er soms 20 tot 30 schepen voor anker liggen op de rede voor de haven, was er deze vrijdag weinig beweging in de haven. Enkel de LNG PORTOVENERE meert aan om 09.00. De COURCHEVELLE van EXMAR (Kapitein J.M.Ducarme) kwam vannacht toe en de tanker ATALANDI vertrok vroeg in de morgen. Kort na de middag, met 2 loodsen aan boord, wordt de METHANIA weggesleept van de kaai naar de uitgang van de haven, waarna slepers en loodsen haar op eigen kracht laten gaan

onder een stralende zon naar open zee. Koers 350°, later 330° en uiteindelijk 270° richting de verre Straat van Gibraltar.

De ervaring van officieren en bemanning zorgt voor een constante regelmaat in de rotaties naar en van Algerije. Loodsen en slepers worden besproken 3 à 4 reizen op voorhand gezien de perfecte timing.

Dankzij de "W points" en andere parameters berekend door de DGPS op de brug, weten we dat 1.580 NM verder de Belgische loods opgepikt wordt ter hoogte van de Wandelaar. Het zal de 10de van deze maand zijn en 00.56 uur! We waren er precies op tijd!

Ook bij onvoorziene omstandigheden zoals het weer, volstaat het om het toerental licht te verhogen of te verlagen en de DGPS berekent de nieuwe ETA (Estimated Time of Arrival) in functie van de nieuwe parameters.

Moderne schepen beschikken over verregaande automatisering zowel qua functionering van de installaties en machines als qua veiligheidssystemen. Het rendement versus vaste en variabele kosten is ook hier essentieel. Nochtans heeft iedereen aan boord goedgevulde dagen. Zo zijn er verschillende (en op regelmatige tijdstippen) oefeningen zoals Abandon Ship of Brandbestrijding die een training vragen om snelheid en efficiëntie te garanderen in noodsituaties. Anderzijds worden schip en cargo voortdurend gecontroleerd door middel van hoogtechnologische instrumenten die op hun beurt in perfecte conditie moeten gehouden worden. Aan boord bevinden zich dan ook een volledig uitgerust laboratorium en een atelier waar vervangstukken kunnen gemaakt worden. We mogen tevens de schilderwerken en het onderhoud niet vergeten. Om vandaag aan boord van dergelijke schepen te werken zijn STCW-brevetten (Rating of Officer Level - RL/OL) en o.a. "Cargo Handling Trainings" certificaten onontbeerlijk. Het beroep van zeeman en het vervoer op zee zijn sinds jaren sterk gespecialiseerd.

Specifiek aan de METHANIA met haar extra personeel is dat zij nog beroep doet op keukenpersoneel en stewards om de maaltijden (Europese keuken) voor de bemanning te bereiden en op te dienen. Aan de "Captain's table" wordt dit met de nodige stijl gedaan.

In de traditie van de voormalige rederers zoals C.M.B., schuift om 18.00 uur precies de Master aan samen met zijn 1ste Stuurman, de CHENG (Chief Engineer) en eventuele VIP's om het avondmaal te gebruiken. De kapitein zit voor en bepaalt de meeste gespreksthema's zoals het past in de oude maritieme tradities. Aan boord van andere, hypermoderne schepen, zijn er soms self-service systemen waarbij elkéén bij dag of nacht, voor of na een shift, zijn maaltijd uit de diepvriezer haalt en opwarmt in de microgolfoven. Idem voor de kapitein. Sociaal contact schijnt overbodig!

Toekomst!

Het vervoerscontract dat loopt tussen Reder en Distrigas sinds 20 jaar zal waarschijnlijk niet zo snel opgezegd worden. Ons land blijft de voorkeur geven aan verschillende bevoorradingswijzen en dus aan een schip zoals de METHANIA.

De bronnen in Algerije zijn ook ver van uitgeput. Volgens 'Le Quotidien d'Oran' (d.d. 04 mei 2000) heeft men onlangs op 2.570 m. diepte een nieuwe gasbel gevonden in het bassin van Reggane (S.W. van Sahara) die reeds 18.000 m³ gas produceert per uur!

De evolutie gaat snel, ook in de maritieme wereld.

Het verdwijnen van koloniale voorkeursystemen, de geografische verplaatsing van economisch belangrijke gebieden, het bouwen van tankers en supercontainerschepen die zo snel laden en lossen dat het verblijf in 'exotische' havens tot enkele uren beperkt wordt dragen niets bij tot de romantische beelden van eertijds. Nostalgie is hier niet meer op haar plaats.

De enige functie van een schip is nu de verplaatsing van een lading tegen de laagste prijs en in een zo kort mogelijke tijd. Wat wel zeer belangrijk blijft is de kwaliteit en de vorming van bemanning en staf op de brug om het schip veilig naar zijn havens te brengen.

De bemanning van de METHANIA behoort precies tot die soort die plichtsbewust deze taken opneemt wat sinds generaties de goede reputatie uitmaakt van de Belgische zee- lieden en rederijen ...

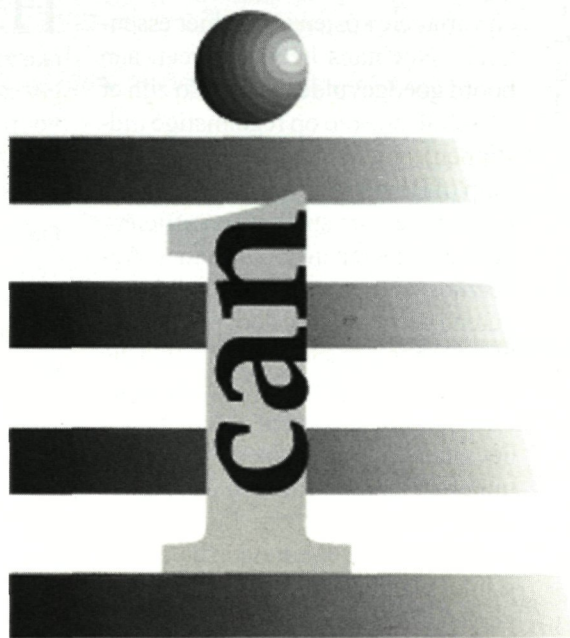
*Foto's: F. Philips
Saint Bernard du Spuikom*

METHANIA DATA CHART.

Lenght overall:	280.00 m.
Lenght between ppd.:	260.05 m.
Extreme breadth:	41.65 m.
Extreme depth:	27.60 m.
Summer draught:	11.73 m.
Light displacement:	30.600 mt.
Loaded displ. summer:	103.392 mt.
Distance from keel to highest point:	54.65 m.
Air draught (with normal ballast):	45.50 m.
Cargo tank cubic capacity (1000 % full):	131.235 m ³
Intern. deadweight:	72.792 mt.
Gross Registered Tonnage:	81.792
Net Registered Tonnage:	24.537
Suez Tonnage Gross:	83.591

Machinery:

Main engine:	Turbine STAL LAVAL - 26.480 kW.
Auxiliairies:	3 turbos BLOHM & VOSS + 1 aux. COCKERILL.
Service power:	Turbo 1.900 kW + aux. 1.600 kW.



For more info please do visit our public website: WWW.ICANGROUP.COM

Or do contact the administrator for Belgium: capt. A. PELS

tel.: 03/560 16 27; fax: 03/560 16 66; E-mail: admin.belgium@i-cangroup.com

Info Marine

Dagen van de Marine 2000 - Journées de la Marine 2000



Op 14, 15 en 16 juli organiseerde de marinebasis van Zeebrugge de negentiende "Dagen van de Marine". Niettegenstaande het slechte weer werd het alweer een publiekstrekker met 41.000 bezoekers. Een indrukwekkende vloot van Belgische en buitenlandse schepen was present. Op de talrijke fregatten, mijnenjagers en hulpschepen kon je de doeltreffendheid en het leven aan boord eventjes proeven. Dit was weliswaar de kern van de "Dagen van de Marine" maar bovendien was er een leuk animatieprogramma gewezen rond de bezoekende schepen.



Er stonden talrijke demonstraties op het programma zoals roeiwedstrijden in walvissloepen, reddingsdemonstraties met Sea Kings, en dan vergeten we bijna de

Ces 14, 15 et 16 juillet, la base navale de Zeebruges organisait la 19^e édition des "Journées de la Marine". Ce fut un succès confirmé par la présence de 41.000 visiteurs et ce malgré le mauvais temps. Une flotte impressionnante de bâtiments belges et étrangers était là déployée. D'aucuns purent en apprécier l'efficacité et découvrir la vie à bord des nombreuses frégates, chasseurs de mines et autres navires auxiliaires. Ce fut, sans aucun doute, le clou des "Journées de la Marine" avec en plus un programme d'animation dispensé autour des navires en visite.



Il y eut de nombreuses démonstrations au programme telles que compétition d'aviron en baleinières, intervention de sauvetage avec les Sea King's ... sans

Info Marine



talrijke concerten door militaire muziekkapellen en het bruisend aperitiefconcert georganiseerd door de Lotto. De loodsen werden eveneens omgetoverd tot heuse tentoonstellingsruimtes. Daar werden alle onderdelen van de Krijgsmacht belicht, evenals diverse maritieme vzw's die de zee en haar patrimonium promoten. Daar bovenop werden er een aantal doe-activiteiten georganiseerd zoals duiken in een duiktank alsook initiaties met marineduikmateriaal voor gebrevetteerde duikers. Bovendien slaagde Francis Vandermeersch in zijn recordpoging 24 uur duiken in een duiktank. Het absolute hoogtepunt was de expositie ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van het vertrek van het troepentransportschip Kamina naar Korea. Een replica van een deel van de Kamina diende als tentoonstellingsruimte en zal in het vervolg tentoongesteld worden in het Museum voor Krijgsgeschiedenis te Brussel. Voor het tweede opeenvolgend jaar legde de NMBS een authentieke stoom-trein in, die gratis pendelde tussen het station van Zeebrugge en de tijdelijke halte "Zeebrugge Marine".

Wie zich eventjes een zeebonk wilde voelen, kreeg tijdens onze negentiende "Dagen van de Marine" uitgelezen de mogelijkheid.

oublier les prestations des musiques militaires et le pétillant concert apéritif organisé par le Lotto. Les hangars avaient été métamorphosés en d'authentiques salons d'exposition. Là furent mises en lumière toutes les unités des Forces Armées tout autant que diverses ASBL maritimes promouvant la mer et son patrimoine. Nombre d'activités de participation furent organisées telles que plongées en cuve, initiations avec matériel de plongée de la Marine. Francis Vandermeersch réussit à cette occasion sa tentative de record de 24 heures de plongée en cuve. L'apogée fut atteinte par l'exposition commémorant le 50ème anniversaire du départ du transporteur de troupes "Kamina" vers la Corée. Une maquette d'une partie du Kamina servit de salon d'exposition et sera plus tard exposée au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles. Pour la deuxième année consécutive, la SNCB mettait à disposition un train à vapeur qui gratuitement faisait la navette entre la gare de Zeebrugge et l'arrêt de circonstance "Zeebrugge Marine". Et chacun eut sa chance de se sentir un peu loup de mer pendant ces

Foto's/photos: P. Hornez



Dank aan Commandant Maurice Soetemans, Voorzitter van het Comité Dagen van de Marine voor de steun en hulp aan het secretariaat bij het organiseren van deze dagen maar ook dank aan alle verantwoordelijken en vrijwilligers die er ieder jaar, met een glimlach, een prachtig feest van maken. Zonder hen zouden de "Dagen van de Marine" niet dezelfde sfeer kennen die ze nu hebben. Hopelijk tot volgend jaar. (H. Rubbens)

Wereldrecord duiken en een plaats in het Guinness Book of Records voor Francis Vandermeersch

24 uren onder water ter gelegenheid van de Dagen van de Marine. Dit was de waanzinnige uitdaging die Francis Vandermeersch en zijn zoon David (16 jaar) aangingen.

David had een duikerspak met de allerlaatste snuffjes aangetrokken, terwijl Francis het hield bij een duikerspak van de jaren '60. Met dergelijk pak (ongeveer 75 kg zwaar) heeft hij zijn prestatie tot een goed einde gebracht. Zijn zoon echter moest na 8 uren, wegens een technisch defect, zijn poging staken.

19èmes "Journées de la Marine".

Que soient remerciés le commandant Maurice Soetemans, président du comité des "Journées de la Marine", pour son appui et aide à l'organisation de cette fête, tout autant que les responsables et bénévoles qui en font chaque année, une parfaite réussite. Sans eux, ces "Journées de la Marine" n'auraient pas eu la même allure. Nous l'espérons bien, à l'année prochaine!

Record du monde de plongée et Guinness Book of Records pour Francis Vandermeersch

24 heures sous eau lors des Journées de la Marine! Tel était le pari fou de Francis Vandermeersch et son fils David (16 ans).

Contrairement à David revêtu d'une tenue de plongée dernier cri, Francis avait opté pour un scaphandre des années 60. Ainsi équipé (sa tenue pesait près de 75 kilos), il réussit son pari alors que, suite à un problème technique, le fiston devait renoncer après 8 heures de plongée.



Francis kreeg gelukwensen van Divisieadmiraal Verhulst en van Luitenant-ter-zee Defays, Commandant van de duikers van de Marine

Francis félicité par l'Amiral de division Verhulst et par le Lieutenant de vaisseau Defays, commandant des plongeurs de la Marine

Op zaterdag 15 juli om 15 uur kwam Francis terug boven, na een duik van 24 uren en 11 minuten. Het welslagen kon nu gevierd worden: champagne, gelukwensen van Admiraal Verhulst, van familie en vrienden, een praatje met de pers en een plaats in het Guinness Book of Records voor de vermoeide maar gelukkige Francis.

De recordprestatie was zeker niet mogelijk geweest zonder de hulp van de duikers-ontmijners van de Marine, die instonden voor de logistieke steun en hun duiktank ter beschikking hadden gesteld van deze twee onverdroten duikers.

Le samedi 15 juillet à 15 heures, Francis refaisait surface après 24 heures et 11 minutes d'immersion. Le succès était au rendez-vous: champagne, félicitations de l'Amiral Verhulst, de la famille et des amis, présence de la presse et une inscription au Guinness Book of Records pour ce plongeur fatigué mais heureux.

Un record qui n'aurait pu être possible sans le coup de main des plongeurs-démineurs de la Marine qui assurèrent le soutien logistique, la sécurité et mirent leur cuve d'instruction à la disposition des deux intrépides plongeurs.

10 Jaar MOST

Februari laatstleden vierde MOST (Mine countermeasures Operational Sea Training) zijn 10-jarig bestaan. Fregatkapitein J. Saussez die momenteel het bevel voert over MOST heeft de Dagen van de Marine uitgekozen om deze verjaardag te herdenken.. Reden te meer daar er vaart moet gezet worden achter de verhuis van Oostende naar Zeebrugge in 2001.

MOST heeft als opdracht bemanning en schepen te controleren op hun staat van paraatheid inzake mijnenbestrijding.

MOST is in de loop der jaren sterk geëvolueerd en bevat tegenwoordig een intensieve oefenperiode samen gaand met scherpe evaluatie.

Sedert 1998 valt MOST onder de bevoegdheid van het geïntegreerde operationele commando ABNL (Admiraal BENELUX), 18 matrozen (8 Nederlanders en 10 belgen) werken er momenteel waaronder 15 "seariders". Gedurende deze 10 laatste jaren hebben 120 schepen waaronder 36 vreemde de test MOST ondergaan.

10 ans de MOST

En février dernier le MOST (Mine countermeasures Operational Sea Training) fêtait ses 10 ans d'existence. Le Capitaine de frégate J. Saussez qui commande actuellement le MOST a choisi les Journées de la Marine afin de commémorer cet anniversaire. D'autant plus que le déménagement d'Oostende à Zeebrugge se fera en 2001 et que la première pierre doit être posée sous peu.

MOST a pour mission de contrôler l'état général de préparation des équipages et des navires de lutte contre les mines.

Au fil des ans, MOST a évolué et se compose actuellement d'une période intensive d'entraînement accompagnée d'une évaluation pointue

Depuis 1998, MOST relève du commandement opérationnel intégré ABNL (Amiral BENELUX), 18 marins (8 néerlandais et 10 belges) y travaillent actuellement dont 15 "seariders". Durant ces dix dernières années plus de 120 navires dont 36 étrangers ont passé le test MOST.



Fregatkapitein Saussez

Le Capitaine de frégate Saussez

Foto's/photos: P. Hornez



Zicht op de militaire plechtigheid op 14 juli ter gelegenheid van de 10^{de} verjaardag van MOST.

Une vue de la cérémonie militaire du 14 juillet à l'occasion du 10^{ème} anniversaire de MOST.

Info Marine

Vilvoorde, peterstad van de Stern

Vorig jaar heeft Mevrouw Célie Dehaene de Stern gedoopt tijdens de Dagen van de Marine. Van 24 tot 26 juni dit jaar heeft de stad Vilvoorde ons multifunctioneel schip ontvangen ter ere van de officiële plechtigheid van het peterschap. Deze ceremonie vond plaats in het stadhuis in aanwezigheid van Dhr. W. Cortois, Burgemeester van Vilvoorde, het Schepencollege, Kapitein-ter-Zee Degroote, vertegenwoordiger van de Stafchef van de Marine en Mevr. Célie Dehaene, meter van het schip.

De Stern heeft enkele representatieopdrachten volbracht. Zo was hij in Kiel (D) (19-22 mei), Antwerpen (Portival van 26 tot 29 mei), Dartmouth (U.K.) (16-18 juni) en te Le Tréport (Frankrijk) ter gelegenheid van het Feest van de Zee.

Vilvoorde parraine le Stern

L'année dernière, Madame Célie Dehaene avait baptisé le Stern lors des Journées de la Marine. Cette année la ville de Vilvoorde a accueilli notre navire multi-rôle du 24 au 26 juin pour la cérémonie officielle de parrainage. L'événement eut lieu à la maison communale de Vilvoorde en présence de Monsieur W. Cortois, bourgmestre, du Collège Echevinal, du Capitaine de Vaisseau Degroote représentant le Chef d'Etat-major de la Marine et de Madame Célie Dehaene, marraine du navire.

Le Stern vient d'effectuer plusieurs missions de représentation. Il était à Kiel (Allemagne) du 19 au 22 mai, à Anvers (Portival) du 26 au 29 mai, à Dartmouth (Grande-Bretagne) du 16 au 18 juin et au Tréport (France) à l'occasion de la Fête de la Mer.



Foto/photo: P. Hornez

Op de vooravond van het peterschap zien we de belangrijkste autoriteiten: Divisieadmiraal M. Verhulst, Stafchef van de Marine, Mevrouw C. Dehaene-Verbeke, gemeenteraadslid en meter van de Stern, Luitenant-ter-zee Ots, commandant van de Stern, en de Heer W. Cortois, burgemeester van Vilvoorde.

La veille du parrainage, les protagonistes de l'événement s'étaient donné rendez-vous à bord du Stern: l'Amiral de division M. Verhulst, chef d'Etat-major de la Marine, Madame Célie Dehaene-Verbeke, conseiller communal et marraine du Stern, le Lieutenant de vaisseau Ots, commandant du Stern, et Monsieur Willy Cortois, bourgmestre de Vilvoorde.

De Marine geeft een steuntje aan het tehuis voor visserskinderen "De Bolle"

Op 30 mei ll. begaf een afvaardiging van Comopsnav, onder leiding van Flottielje admiraal J. Rosiers en Kapitein-ter-zee H. Boden, zich naar de fonkelnieuwe lokalen van het tehuis "De Bolle". Admiraal Rosiers kwam niet met lege handen. Hij overhandigde 100.000 fr om twee nieuwe kamers te sponsoren, kamers die zullen genoemd worden naar twee markante figuren van de Marine, Admiraal Schlim en Oppermeester Dreesen, die zich gedurende hun loopbaan steeds hebben ingezet voor de acties van Hulpbetoon en voor al wat zich in het maritieme milieu afspeelde. Korpskwartiermeesters Freddy Devinck en Jean-Pierre Chielens van Comopsnav viel de eer tebeurt de naamplaten en diploma's, die het peterschap symboliseren, te overhandigen.

Na deze overhandiging herinnerde de heer A. Opstaele, voorzitter van "De Bolle" aan het belang van dergelijke actie. "Is het peterschap een teken van vriendschap tussen twee organisaties, dan staan de banden peter-petekind synoniem voor begrip, toewijding en liefde. Iedere jongere heeft recht op een plaats in de maatschappij. En het symbool van het tehuis heeft een grote betekenis: een kind dat ten anker ligt tot wanneer het alleen de zeeën kan bevaren".

Maar de verantwoordelijken van "De Bolle" zijn nog niet door hun problemen heen. Niettegenstaande de vele giften en hulp (Vlaamse Gemeenschap, Provincie, Stad Oostende om maar de bijzonderste te noemen) moeten de beheerders nog 3.400.000 fr vinden om een budget van 46 miljoen rond te krijgen. Een som die nodig is om 14 jongeren te huisvesten en om een encadrering van 10 personeelsleden te bekostigen.

"De Bolle" neemt jongeren op die niet meer willen of niet meer kunnen bij hun ouders blijven, met voorrang voor de kinderen van vissers of jongeren die wensen visser te worden, gezien het nijpend tekort aan personeel in de visserijsector.

De namiddag werd afgesloten met een "Happy Birthday" ter ere van Admiraal Rosiers die op deze dag verjaarde. De officiële inhuldiging van "De Bolle" vond plaats op 19 juli in de gebouwen van "Duin en Zee" te Oostende.

La Marine donne un coup de pouce au foyer des enfants de pêcheurs "De Bolle"

Le 30 mai dernier, une délégation de Comopsnav sous la conduite de l'Amiral de flottille J. Rosiers et du Capitaine de vaisseau H. Boden, s'est rendue dans les locaux flambant neufs du foyer "De Bolle".

L'Amiral Rosiers n'était pas venu les mains vides. Il eut en effet l'honneur de remettre une somme d'un montant de 100.000 francs, sponsorisant ainsi 2 chambres du foyer. Des chambres qui porteront le nom de deux personnalités disparues de la Marine: l'Amiral Schlim et le Maître principal Dreesen. Deux marins qui de leur vivant se sont toujours impliqués dans les actions d'entraide à tout ce qui touche au domaine ma-

ritime. C'est aux Quartiers-mâtres de corps de Comopsnav Freddy Devinck et Jean-Pierre Chielens que revient l'honneur de remettre les plaques et diplômes symbolisant ces parrainages.

Après la remise d'une charte de parrainage, Mr Opstaele, Président de "De Bolle", a rappelé l'importance d'une telle action. "Si le parrainage est une preuve d'amitié entre deux organisations, les liens filleul-parrain doivent être synonymes de compréhension, d'affection et d'amour. Chaque jeune a droit à une place dans la société. Et le symbole du Foyer est une image forte: celle d'un enfant à l'ancre jusqu'à ce qu'il sache naviguer seul".

Mais les responsables de "De Bolle" ne sont pas au bout de leurs peines. Malgré les nom-

breux dons et aides (communauté flamande, province et ville d'Oostende pour ne citer que les plus importants), les gérants doivent encore trouver 3.400.000 Fr pour boucler un budget de 46 millions. Un montant nécessaire afin d'abriter 14 jeunes et de financer un encadrement de 10 personnes.

"De Bolle" recueille des enfants qui ne veulent ou ne peuvent plus habiter chez leurs parents, en donnant la priorité aux enfants de pêcheurs ou aux enfants désirant devenir pêcheurs, nos navires souffrant d'un manque cruel de personnel.

L'après-midi se termina par un "Happy Birthday", en l'honneur de l'Amiral Rosiers qui fêtait ce jour-là son anniversaire. L'inauguration officielle du foyer eut lieu le 19 juillet en la salle "Duin en Zee" à Oostende.



Flottielje admiraal J. Rosiers en Kapitein-ter-zee Boden tijdens de rondleiding door de Heer A. Opstaele

Guidés par Monsieur A. Opstaele, l'Amiral de flottille J. Rosiers et le Capitaine de vaisseau H. Boden visitent les lieux.

Foto/photo: J. Jacobs

Einde opdracht voor de Wandelaar die op 6 juli ll. in de thuishaven Zeebrugge is teruggekeerd. Geïntegreerd in het belgisch-nederlands eskader, heeft de bemanning van het fregat 4 maanden doorgebracht in Azië.

De opmerkelijkste gebeurtenis van de reis was het aanleggen te Inchon, waar de 50e verjaardag van de Korea oorlog werd herdacht. Indrukwekkend was de herdenkingsplechtigheid aan het Monument Tongduchon die bijgewoond werd door de eredetachementen van het schip.

De Koreaanse veteranen die in het Belgisch bataljon waren ingedeeld, waren eveneens aanwezig. Het was een ontroerende plechtigheid waarbij de gesneuvelden van deze oorlog werden herdacht.

Ons fregat verleende eveneens haar steun aan het ministerie van economische zaken. De vertegenwoordigers van de belgische industrie konden hun produkten aan boord presenteren in verschillende havens. Zo droeg de Wandelaar zijn steentje bij tot de bevordering van de economische belangen van ons land.

Het schip bevond zich op 6 juni ter hoogte van Sumatra toen een aardbeving het eiland trof. Acht bemanningsleden werden op het eiland Enggano aan wal gebracht om te helpen bij de herstelling van het water distributiesysteem, en de helikopter Alouette III (met als piloot 1LZ David Vosselman) die zich aan boord van de De Ruyter bevond, bood hulp aan de getroffen bevolking (verdelen van geneesmiddelen en voedsel, vervoeren van de lokale dokter over het ganse eiland, enz.). Terug te Zeebrugge werden Commandant Sloomans en zijn bemanning begroet en gelukgewenst door Flottielje admiraal J. Rosiers.

Volgende havens werden aangedaan: Alexandrië (Egypte: 16-19 maart), Singapore (5-9 april), Inchon (Korea: 17-22 april), Yokosuka (Japan: 26 april-2 mei), Shanghai (5-10 mei), Manilla (15-19 mei), Surabaya (Indonesië: 25-28 mei); Jakarta (Indonesië: 30 mei-3 juni), Iraklion (Kreta: 22-26 juni). Gezien de politieke toestand op Sri Lanka werd het voorziene aanleggen te Colombo van 9 tot 13 juni afgelast.

Fin de mission pour le Wandelaar rentré à Zeebruges le 6 juillet dernier. Intégré à l'escadre belgo-néerlandaise, les membres d'équipage de la frégate auront donc passé 4 mois en Asie.

Le moment fort de ce voyage fut l'escale d'Inchon où l'on commémora le 50^{ème} anniversaire de la guerre de Corée. Une activité très impressionnante fut la cérémonie au monument Tongduchon à laquelle prirent part les détachements d'honneur du navire.

Les vétérans coréens qui ont servi dans l'unité belge étaient présents. Ensemble, ils remémorèrent les disparus et leur implication dans cette guerre.

Notre frégate a également apporté son soutien au Ministère des Affaires Economiques. Des représentants du monde industriel belge à l'étranger ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs produits à bord lors de diverses escales. Le Wandelaar apportait de cette manière son soutien aux intérêts économiques du pays.

Le navire était également présent au large de Sumatra lorsque le 6 juin, sur le chemin du retour, un tremblement de terre frappa la région. Huit membres d'équipage du Wandelaar assistent la population de l'île

d'Enggano en effectuant des réparations au système de distribution d'eau et l'hélicoptère Alouette III (pilote Lieutenant de vaisseau de 1^{ère} classe David Vosselman), embarqué à bord du De Ruyter, porte secours aux populations sinistrées (distribution de médicaments et de vivres, transport du médecin local d'un bout à l'autre de l'île). Au retour à Zeebruges, le commandant Sloomans et son équipage furent accueillis et félicités par l'Amiral de flottille J. Rosiers.

Escales du Wandelaar: Alexandrie (Egypte) (du 16 au 19 mars), Singapour (du 5 au 9 avril), Inchon (Corée) (17 au 22 avril), Yokosuka (Japon) (du 26 avril au 2 mai), Shanghai (du 5 au 10 mai), Manille (du 15 au 19 mai), Surabaya (Indonésie)(du 25 au 28 mai), Djakarta (Indonésie) (du 30 mai au 3 juin) et Iraklion (Crète) (du 22 au 26 juin). L'escale prévue à Colombo du 9 au 13 juin fut annulée vu la situation politique du Sri Lanka.



Fregatkapitein Sloomans ontvangt de koreaanse veteranen aan boord van de Wandelaar

Le Capitaine de frégate Sloomans reçoit les Vétérans Coréens à bord du Wandelaar.

Foto/photo: Wandelaar

Bezoek van een Mexicaans opleidingszeilschip aan Gent

Na en oceaanovertocht van 32 dagen gekenmerkt door zwaar weer heeft de Cuauhtémoc van 22 tot 26 juni een bezoek gebracht aan de haven van Gent. Dit was het eerste Europees aanleggen in het kader van een trainingskruisvaart "Euroamerica 2000". Dit prachtig zeilschip, met 252 bemanningsleden waaronder 76 cadetten, was de officiële genodigde van de stad Gent, en nam deel aan de herdenkingsplechtigheden ter gelegenheid van de 500e geboorteverjaardag van Keizer Karel. Het schip was open voor het publiek, en de talrijke bezoekers konden kennis maken met de zeer sympathieke bemanning. Het orgelpunt van dit bezoek vond plaats op zaterdagavond. Toen had een animatieavond plaats opgeluisterd door mexicaanse muzikanten, en waarop de autoriteiten van de stad waren uitgenodigd. Voor de cadetten was het de eerste Transatlantische overtocht en ze verklaarden zich verheugd onze bevolking te kunnen ontmoeten en ons land te verkennen.

De Cuauhtémoc is afgevoerd op 27 juni om aan te leggen te Bremerhaven (Duitsland), Gdansk (Polen), Helsinki en Mariehamn (Finland), Stockholm (Zweden), Flensburg (Duitsland) en Santa Cruz de Tenerife (Canarische eilanden). De terugkeer in Mexico is voorzien voor 13 oktober.

Het schoolschip Cuauhtémoc draagt de naam van de laatste Azteekse keizer die in 1524, op bevel van de Cortes, werd opgehangen. Het schip werd gebouwd op de werven van Celaya te Bilbao (Spanje). Overgedragen aan de Mexicaanse Marine op 29 juli 1982, heeft het verschillende ereplaatsen en onderscheidingen behaald, waaronder een 2e plaats in de "Australia regatta 98" (van Sidney naar Hobart) en de trofee van de Cutty Sark, overhandigd te Dublin op 23 augustus '98. Deze trofee belooft een schip wiens bemanning op de beste manier heeft bijgedragen tot de vriendschap en de internationale verstandhouding. De huidige bevelhebber is Kapitein Fernando Casta. Verbindingsofficier was FKP (R) P. Poelman.

Visite d'un voilier-école mexicain à Gand

Après 32 jours d'une traversée de l'Atlantique marquée par le mauvais temps, le Cuauhtémoc a fait escale au port de Gand (Rigakaa) du 22 au 26 juin, première escale européenne de sa croisière d'entraînement "Euroamerica 2000". Le superbe voilier, qui compte 252 membres d'équipage dont 76 cadets, était l'invité officiel de la ville et prit part aux activités de commémoration du 500^{ème} anniversaire de la naissance de Charles Quint. Il était ouvert au public, un public enthousiaste qui a trouvé l'équipage très sympathique. Le clou de cette visite fut la soirée du samedi, une soirée animée par des musiciens mexicains et à laquelle étaient conviées les autorités de la ville. Pour les cadets mexicains, la traversée de l'océan Atlantique était une première et ils se dirent heureux de rencontrer la population belge et de découvrir notre pays.

Le Cuauhtémoc a repris la mer le 27 juin pour faire escale à Bremerhaven (Allemagne), Gdansk (Pologne), Helsinki et Mariehamn (Finlande), Stockholm (Suède), Flensburg (Allemagne) et Santa Cruz de Ténériffe (Canaries). Son retour au Mexique est prévu pour le 13 octobre.



Vertrokken uit zijn thuishaven Acapulco op 18 april, is de Cuauhtémoc aangekomen te Gent na een bezoek aan Panama en Newport (USA)

Parti le 18 avril d'Acapulco, son port d'attache, le Cuauhtémoc a rejoint Gand après avoir fait escale à Panama et Newport (USA).

Foto/photos: Copyright Fotomix

le 23 août 98, ce trophée récompensant le navire dont l'équipage a contribué de la meilleure manière à l'amitié et à la compréhension internationale. Il est actuellement commandé par le Capitaine Fernando Casta. L'officier de liaison pour cette escale était le Capitaine de frégate (R) P. Poelman.

Le navire école Cuauhtémoc porte le nom du dernier empereur aztèque pendu en 1524 par ordre de Cortès. Il fut construit aux chantiers navals Celaya de Bilbao (Espagne). Livré à la marine mexicaine le 29 juillet 1982, il s'est vu attribuer de nombreuses places d'honneur et distinctions dont les plus récentes sont une 2^{ème} place à l'arrivée de la régate Australia 98 (de Sidney à Hobart) et le trophée du Cutty Sark reçu à Dublin

Info Marine

BEVELSOVERDRACHTEN - REMISES DE COMMANDEMENT

PRIMULA

Op 21 augustus is het commando van de mijnenjager Primula overgegaan van Luitenant-ter-zee 1ste klasse Thierry Paris naar Luitenant-ter-zee Philippe Herman. Luitenant-ter-zee Paris oefent vandaag een functie uit te Den Helder (ABNL CSO ESCADER).



Le commandement du chasseur de mines Primula est passé, le 21 août, des mains du Lieutenant de vaisseau de 1^{ère} classe Thierry Paris au Lieutenant de vaisseau Philippe Herman. Le lieutenant de vaisseau Paris occupe aujourd'hui une fonction à Den Helder (ABNL CSO ESCADER).

GODETIA

L'investiture du Capitaine de corvette Aviateur William Blomme au poste de nouveau commandant du Godetia eut lieu le 29 août dernier. Il succède au Capitaine de corvette Jacques Lucarelli qui prendra sous peu le commandement du Wandelaar. William Blomme a déjà commandé les dragueurs de mines Nieuwpoort et Koksijde et les chasseurs de mines Crocus, Aster et Fuchsia.

De benoeming van Korvetkapitein Vlieger William Blomme als bevelhebber van de Godetia had plaats op 29 augustus laatstleden. Hij volgt Korvetkapitein Jacques Lucarelli op die binnenkort het bevel overneemt van de Wandelaar. William Blomme was gezagvoerder van de mijnenvegers Nieuwpoort en Koksijde en de mijnenjagers Crocus, Aster en Fuchsia.

William Blomme (links) gefeliciteerd door de uittredende commandant.

William Blomme (à gauche) félicité par le commandant sortant.

WESTDIEP

Op 1 september heeft Korvetkapitein Christian Schaefferbeke zijn bevel overgegeven aan Korvetkapitein Michel Hofman tot op heden raadgever van het Kabinet van de Generale Staf. Christian Schaefferbeke wordt Directeur van de Operationele Directie te Zeebrugge (NAVOPSZEB).

Le 1^{er} septembre, le Capitaine de corvette Christian Schaefferbeke a remis son commandement au Capitaine de corvette Michel Hofman jusqu'alors conseiller au cabinet du Chef d'Etat-Major Général. Christian Schaefferbeke devient Directeur de la Direction Opérations à Zeebrugge (NAVOPSZEB).



V. l.n.r./ d.g.à d.: FKP J. Robyns (AOPS), KVK Ch. Schaefferbeke, ADF J. Rosiers (Comopsnav) en/et KVK M. Hofman.

Info Marine

DIVMARES

Op 4 september had de bevelsoverdracht plaats van de Reservedivisie van de Marine-infanterie tussen Fregatkapitein (R) Ronny Vermeersch, uittredende commandant en zijn opvolger Fregatkapitein (R) J.-P. Gilis.



Afscheidstoespraak van FKP R. Vermeersch en, op de rechter foto, stelt ADF J. Rosiers (Comopsnav) de nieuwe commandant voor.

Le discours de départ du FKP R. Vermeersch et, photo de droite, l'ADF Rosiers (Comopsnav) présentant le nouveau commandant.

Le 4 septembre, la remise du commandement de la Division de Réserve de l'Infanterie de Marine s'est faite entre le Capitaine de frégate (R) Ronny Vermeersch, commandant sortant et son successeur, le Capitaine de frégate (R) J-P Gilis.



Foto's/photos: J. Camps

Marathon van de Marine

De marathon van de Marine zal plaatsvinden te Oostende op woensdag 4 oktober 2000. Het onthaal en de inschrijvingen gebeuren in het Stedelijk Zwembad tot 11 u.

Het vertrek zal gegeven worden om 12 u. De wedstrijd is open voor iedereen: militairen en burgers.

Disciplines: marathon: individueel of per ploeg van 6.

halve marathon: individueel.

Inschrijvingsgeld: 100 Bef per deelnemer aan de marathon, 200 Bef voor de halve marathon (militairen gratis).

De opbrengst van deze gebeurtenis zal integraal gestort worden aan een humanitaire organisatie.

Er is een prijs voor de 3 best geklasseerden in elke discipline en voor de laatste.

Marathon de la Marine

Le marathon de la Marine se déroulera à Ostende le mercredi 4 octobre 2000. L'accueil et l'inscription se font à la piscine communale jusqu'à 11 heures.

Le départ est donné à 12 heures. La compétition est ouverte à tous: militaires et civils.

Disciplines: Marathon: individuel et par équipe de 6.

Semi-marathon: individuel.

Inscription: 100 Bef par participant pour le marathon, 200 Bef pour le semi-marathon (l'inscription est gratuite pour les militaires).

Le bénéfice de cette épreuve sera intégralement versé à une organisation humanitaire.

Prix: pour les 3 premiers du classement de chaque discipline et pour le dernier de l'épreuve.

Inlichtingen/renseignements: Alex Lingier Sectie/Section Sport Eggermin

Bemilcom 9-2731-3223 of/ou 059/56.32.23

E-mail lingier.a@navy.mil.be

Dag van de onderofficier in de kazerne LTZ V. Billet te Sint-Kruis. De 54^{ste} promotie onderofficieren van de Marine krijgt de naam Jan Dreesen

Op maandag 29 mei, tijdens een plechtigheid voorgezeten door Divisieadmiraal M. Verhulst, Stafchef van de Marine, werd de naam "Jan Dreesen" gegeven aan de 54^{ste} promotie onderofficieren van de Marine.

Het was Jan Dreesen die het initiatief nam om aan iedere promotie onderofficieren een peter te geven. Een peter, gekozen uit de verdienstelijke onderofficieren van onze Marine en die gedurende zijn ganse loopbaan blijk heeft gegeven van toewijding aan zijn werk, van opoffering, van ijver en van hoge menselijke kwaliteiten. Jan Dreesen was zo een man; hij heeft alles gegeven voor zijn Zeemacht.

Na de eedaflegging en het overhandigen van eervolle onderscheidingen, begaven de genodigden zich naar de gebouwen van het bureel onderwijsondersteuning en de school officieren, waar Mevrouw Dreesen een naamplaat onthulde die aan deze lokalen officieel de naam van haar echtgenoot

Journée des sous-officiers à la caserne LTZ V. Billet de Sainte-Croix: Jan Dreesen donne son nom à titre posthume à la 54^{ème} promotion de sous-officiers de la Marine

Le lundi 29 mai, lors d'une cérémonie présidée par l'Amiral de division M. Verhulst, Chef d'Etat-major de la Marine, le nom de "Jan Dreesen" fut donné à la 54^{ème} promotion de sous-officiers de la Marine.

C'est d'ailleurs à Jan Dreesen que revient l'idée de donner un parrain à chaque promotion de sous-officiers. Un parrain choisi parmi les sous-officiers méritants de notre Marine, un parrain qui aura fait preuve tout au long de sa carrière d'une assiduité au travail, d'un sens du sacrifice, d'un entrain et de qualités humaines exceptionnelles. Et Jan Dreesen faisait partie de ces hommes-là, lui qui a tout donné pour sa Force Navale.

Suite à la prestation de serment et à la remise de distinctions honorifiques, les invités rejoignirent les bâtiments hébergeant le Bureau d'Appui à l'Enseignement et l'Ecole d'Application (OCA) où Madame Dreesen dévoila la plaque donnant ainsi officiellement le nom de son mari à ces locaux.



Onthulling van de gedenkplaat door Mevr. Rosie Dreesen.

Mme Rosie Dreesen dévoilant la plaque dédiée à son mari.

Foto's/photos: G. Poupaert





De leerlingen van de 54^{te} promotie samen met de gedecoreerden.

Les élèves de la 54^{ème} promotion et les décorés

Foto/photo: AVC

54^{ste} Promotie Onderofficiëren - 54^{ème} Promotion de Sous-Officiers

Volgende kandidaat onderofficiëren legden de eed af: - Les candidats sous-officiers suivants ont prêté serment:

Tweede meesters/Second-maîtres: Arens, Dewachter, Moors, Van Hove, Goossens, Vermeylen, Binamé, Brouckaert, Dalle, Leten, Marquebreucq, Van Bellinghen.

Matrozen/Matelots: Brahy, Foriez, Fromont, Righetto.

Onderofficiëren die een eervolle onderscheiding ontvangen - Sous-officiers recevant une distinction honorifique

Het Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II - Croix de chevalier de l'Ordre de Léopold II

1MP Tarassiouk

1MC Lecocq

Gouden Palmen in de Kroonorde - Palmes d'Or de l'Ordre de la Couronne

1MC Van Winnendael

1MC Zwertvaegher

1MC Teelen

Gouden Medaille in de Orde van Leopold II - Médaille d'Or de l'Ordre de Léopold II

1MC Sinnaeve

Militair Ereteken van Eerste Klas - Médaille Militaire de Première Classe

1MR Heytens

1MR Lannoo

1MR Patris

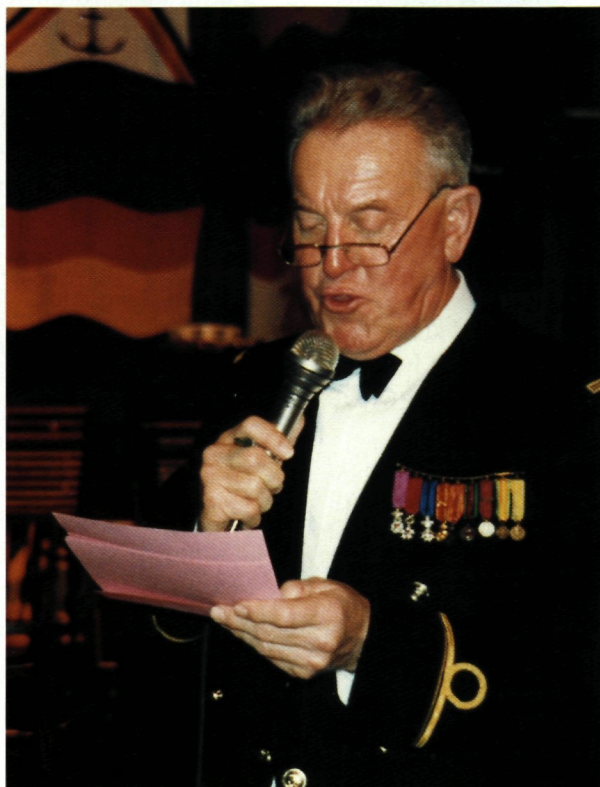
1MR Van Rompaey

1MR Warlop

1MR Clauwaert

Info Marine

Curriculum Vitae



Oppermeester - Maître Principal Jan-Baptist DREESEN

1925-1997

Jan DREESEN werd geboren op 25 juli 1925 te Eisdén (Limburg) als oudste van een gezin van zeven kinderen. Hij volgde les aan de Limburgse mijnschool tot de oorlog zijn toekomstplannen dwarsboomde. Op zestienjarige leeftijd sloot hij zich aan bij de gewapende weerstand, verspreidde hij de sluikpers, wierf hij leden aan, bracht wapens over en nam daadwerkelijk deel aan de bevrijdingsoperaties van het grondgebied. Gedurende de gevechten in het Nederlandse Peel wist hij zich te onderscheiden waarvoor hij het oorlogskruis met palm kreeg. Eind 1944 nam hij dienst als oorlogsvrijwilliger bij de Belgische Sectie van de ROYAL NAVY. Bij de oprichting van de Zeemacht op 1 februari 1946 tekende hij een dienstverbintenis bij het wapen dat hem zeer nauw aan het hart lag.

JAN DREESEN bouwde een "modelloopbaan" uit.

Hij werd benoemd tot Kwartiermeester op 1 maart 1946. Als Meester hielp hij gedurende drie jaar de Belgische wateren zuiveren van anti-invasiemijnen. Hij slaagde

Jan DREESEN naît à Eisdén (Limbourg) le 25 juillet 1925. Il est l'aîné d'une famille de sept enfants. Jan suit les cours de l'école limbourgeoise des mines lorsque la guerre vient contrecarrer ses plans. A l'âge de seize ans il rejoint la résistance armée, distribue la presse clandestine, transporte des armes et participe effectivement aux opérations de libération du pays. Au cours des combats pour la libération de la ville de Peel aux Pays-Bas son engagement est tel qu'on lui attribue la croix de guerre avec palmes.

Fin 1944 il s'engage comme volontaire de guerre à la Section Belge de la ROYAL NAVY. Le 1 février 1946, jour de la création de la Force Navale, il signe un engagement dans l'arme qui lui tient tant à coeur.

Jan DREESEN va dès lors faire une "carrière modèle".

Il est nommé Quartier-Maître le 1 mars 1946. En tant que Maître, il participe trois ans durant au déminage des eaux territoriales belges. Il réussit les examens de

Info Marine

voor het bootsman- en schippersexamen en werd op 26 juni 1953 benoemd tot Eerste Meester. Eind 1954 werd hij eerste bootsman en daarna wapenmeester aan boord van de KAMINA. Hij keerde terug naar de Nautische School waar hem de opleiding van de toekomstige bootmannen en schippers werd toevertrouwd.

Jan DREESSEN werd in 1957 benoemd tot Eerste Meester Chef. Als navigatieofficier van de M930 ROCHEFORT vertrok hij op 1 augustus 1959 voor een jaar naar het toenmalig Belgisch Congo.

Verschillende mutaties volgden elkaar op zowel aan boord als in het opleidingscentrum.

In 1964 werd hij geselecteerd en aangeduid als schipper van het koninklijk jacht "AVILA". Deze functie, die hij in cumul en met veel liefde en inzet uitvoerde, gaf een nieuwe dimensie aan zijn loopbaan.

In 1966 werd hij benoemd tot Opperreester. In 1985 sloot hij zijn militaire loopbaan van 41 jaar af als Hoofdwapenmeester van het Commando Instructie van de Marine.

Hij was gehuwd en vader van drie dochters.

Deze promotie kan terecht fier zijn op haar peter. Jan DREESSEN heeft onbetwist zijn stempel gedrukt op het reilen en zeilen van onze Marine. Met zijn uitdrukking "na tienduizend peilingen was de kandidaat iets beter" bedoelde hij dat iedereen zich dagdagelijks moet inzetten om zich verder te bekwamen in zijn vak. Hij was een voorbeeldig onderofficier, iemand waar iedereen naar opkeek.

In zijn lessen en voordrachten hing iedereen aan zijn lippen. Zijn sociale omgang maakte hem tot vertrouwensman van velen. Hij was ook actief in verschillende organisaties van de Marine en het cultureel leven in de stad Oostende. Voor deze doorgoede mens kende inzet geen grenzen.

Op 9 juli 1997 wendde hij onverwachts de steven en vertrok hij voor zijn laatste reis.

maître de manœuvre et de "skipper" et est nommé au grade de Premier Maître le 26 juin 1953. Fin 1954, il est premier maître de manœuvre et ensuite maître d'armes à bord du KAMINA. Il retourne à l'Ecole Nautique où on lui confie l'instruction des maîtres de manœuvre et des "skippers".

Jan DREESSEN est nommé Premier Maître Chef en 1957.

Le 1 août 1959 il part pour un an au Congo belge, comme officier-navigateur sur le M930 ROCHEFORT.

Diverses mutations se succéderont tant à bord qu'au centre d'instruction.

En 1964, il est sélectionné et désigné comme skipper du yacht royal "AVILA". Cette fonction, qu'il exécute en cumul avec beaucoup d'enthousiasme, donne une nouvelle dimension à sa carrière.

En 1966, il est nommé Maître Principal. En 1985 il clôture sa carrière militaire de 41 ans comme Maître d'Armes Chef du Commandement Instruction de la Marine.

Il était marié et père de trois filles.

Cette promotion peut à juste titre être fière de son parrain. Jan DREESSEN a incontestablement marqué de son empreinte la vie de notre Marine. Son expression célèbre "après dix mille relèvements le candidat s'est un peu amélioré" voulait dire que parfaire son travail est un engagement de tous les instants. C'était un sous-officier exemplaire, quelqu'un que tout le monde respectait. Lors de ses cours et exposés les élèves étaient suspendus à ses lèvres. Son approche sociale faisait de lui l'homme de confiance de beaucoup.

Il sera également très actif dans diverses organisations de la Marine et de la vie culturelle d'Oostende. Pour cet homme de bien l'engagement ne connaissait pas de frontières.

Le 9 juillet 1997, Jan DREESSEN change inopinément de cap et part pour son dernier voyage.



Jan Dreesen als schipper van het koninklijk jacht Avila

Jan Dreesen skipper du yacht royal Avila

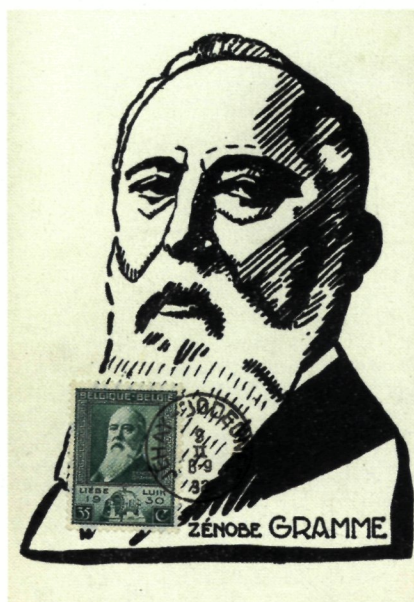
Zénobe Gramme op postzegel

Op 19 maart 2001, wordt door de post een zegel uitgegeven die Zénobe Gramme voorstelt. Deze zegel kan reeds bekomen worden tijdens de voorverkoop van 17 en 18 maart 2001 te Amay, Ottignies, Leuven (KUL) en Antwerpen (filateliebeurs NIPA).

Zénobe Gramme werd geboren te Jehay-Bodegnée in 1826 en is niemand minder dan de uitvinder van de eerste industriële gelijkstroomdynamo. In 1961 gaf de Marine zijn naam aan een zeilschip, waarvan volgend jaar de 40e verjaardag van het in de vaart komen zal gevierd worden.

Een gelegenheid voor de Marine om in 2001 van de Zénobe Gramme het thema te maken van alle rondreizende tentoonstellingen die door de dienst Public Relations worden ingericht. Het is jammer dat, ondanks het vele aandringen van ILZ(R) Quoistiaux, de post het niet opportuun heeft gevonden terzelfdertijd een zegel uit te geven waarop ons zeilschip wordt voorgesteld.

De Zénobe Gramme heeft deelgenomen aan de Cutty Sark Tall Ships Race. Hij meerde aan te Southampton (12 tot 16 april), Tanger (27 tot 1 mei), Cadiz (3 tot 7 mei), St-Georges (Bermuda's) (8 tot 12 juni), Charleston (South-Carolina) (17 tot 20 juni), Baltimore (Maryland) (24 tot 27 juni), Philadelphia (28 juni tot 1 juli), New York (3 tot 7 juli), Boston (11 tot 16 juli), Halifax (20-24 juli) vooraleer de Atlantische Oceaan over te steken om halt te houden in Portsmouth (16-20 augustus), Amsterdam (24-28 augustus) en Bremerhaven (31 augustus-3 september). Op 5 september is hij terug binnengevaren in Zeebrugge en hij zal aanwezig zijn in de haven van Brussel van 21 tot 23 oktober.



Reeds in 1930 werd een postzegel van Zénobe Gramme uitgegeven.

Un timbre émis en 1930 représentait déjà Zénobe Gramme.

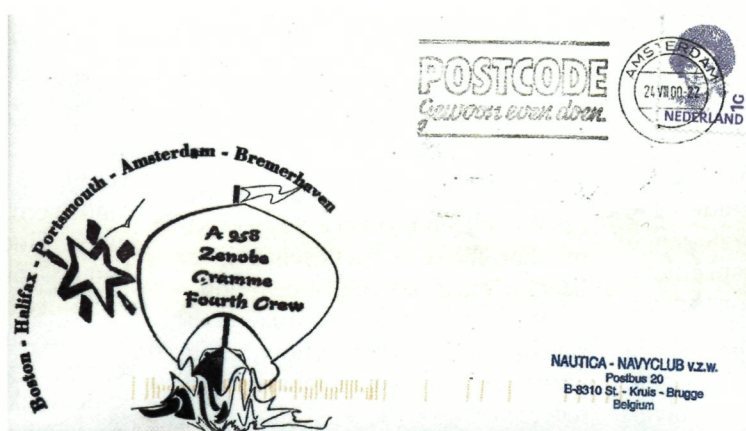
Collection: J.-C. Vanbostal

Zénobe Gramme timbrifié

Le 19 mars 2001, la Poste mettra en circulation un timbre représentant l'électricien belge Zénobe Gramme (1826-1901). Il vous sera déjà possible de vous procurer ce timbre lors des préventes des 17 et 18 mars 2001 dans les villes suivantes: Amay, Ottignies, Leuven (université catholique de Louvain) et Anvers (bourse philatélique NIPA).

Zénobe Gramme, né à Jehay-Bodegnée en 1826 n'est autre que l'inventeur de la première dynamo industrielle à courant continu. En 1961, la Marine donna le nom de cet électricien à son voilier qui fêtera donc l'année prochaine le 40ème anniversaire de sa mise en service.

Une occasion pour la Marine de faire du Zénobe Gramme le thème de l'année 2001 pour toutes les expositions itinérantes organisées par le Service des Relations Publiques. Il est toutefois regrettable que la Poste n'ait pas cru bon d'émettre à cette occasion un timbre représentant notre voilier et ce malgré la détermination du Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) Quoistiaux.



Een filatelistische herinnering van het zeilschip.

Un souvenir philatélique du voilier

Le Zenobe Gramme vient de participer à la Cutty Sark Tall Ships Race. Il a fait escale à Southampton (12 au 16 avril), Tanger (27 au 1 mai), Cadiz (3 au 7 mai), St-Georges (Bermudes) (8 au 12 juin), Charleston (Caroline du Sud) (17 au 20 juin), Baltimore (Maryland) (24 au 27 juin), Philadelphie (28 juin au 1 juillet), New York (3 au 7 juillet), Boston (11 au 16

juillet), Halifax (20-24 juillet) avant de retraverser l'Atlantique pour s'arrêter à Portsmouth (16-20 août), Amsterdam (24-28 août) et Bremerhaven (31 août-3 septembre).

Il est rentré à Zeebruges le 5 septembre et sera à Bruxelles du 21 au 23 octobre.

ORKA 2000: EEN OOSTENDSE "PREMIERE" VOOR HET KONINKLIJK MARINE KADETTENKORPS

Meer dan 50 kadetten van het Koninklijk Marine Kadettenkorps (afdelingen Brussel, Hasselt, Luik, Leuven, Namen, enz.) waren naar Oostende gekomen om deel te nemen van 6 t.e.m. 13 augustus II. aan het eerste Nationale Nautische Kamp aan de kust, ORKA 2000 genoemd dat plaatsvond in de Oostendse site van de K.M.K.-Afdeling Kust.

Sinds meer dan 25 jaar organiseert het K.M.K. in het krokusverlof een groot nationaal evenement voor de marinekadetten; het Kamp van Viroinval (Nismes).

Het succes van dit kamp is zeker te wijten aan de gunstige omstandigheden waarbij opgedane kennis tijdens het jaar in praktische oefeningen kan omgezet worden zoals het kaartlezen, droppings, klimmen, boating, enz.

Gezien het hier toch om marinekadetten gaat ontstond bij verschillende officieren van het K.M.K. het idee om een gelijkaardige manifestatie deze keer aan zee te houden en de jeugd dus de kans te geven om specifieke maritieme bekwaamheden op te doen.

Het idee werd realiteit en gedurende een week sloegen een 70-tal kadetten, o/officieren en officieren hun bivak op in Oostende om hun theoretische en praktische kennis bij te schaven of door te geven, in schieman-schap, (marine)kaartlezen, bebakening, E.H.B.O., radio-procedures, enz. Op het Vuurtorendok werd geoefend met Zodiacs en met zelfgemaakte vloten. Op de Spuikom werd er geroeid en gezeild met Caravelles. Theoretische kennis opdoen werd afgewisseld met lichaamsbeweging maar ook discipli-



Er werd geoefend o.a. met de 'werplijn' aan wal ...

ne, teamspirit en burgerzin namen een belangrijke plaats in in de dagindeling.

Deze première aan zee was een succes niet alleen vanwege de grote sa-menhorigheid en vriendschap die er heerste, maar ook omdat de motiva-tie om kennis en persoonlijke erva-ring door te geven aan leergierige jon-geren zorgden voor enthousiasme bij iedereen.

De Marine, die de link met Natie en jeugd koestert, leverde zoals steeds een belangrijke logistieke steun, we-tende dat deze didactische eenheid goed werk levert en professioneel gerund wordt.

De topografie en de 'logistieke' in-stallaties van de ORKA-basis aan de voet van Lange Nelle zijn de ideale omgeving voor een dergelijk kamp.

Jammer dat een gedeelte van de bun-kers sinds jaren aan hun lot overge-laten worden en geen structurele aan-passingen (modernisering?) plaats-vonden om deze site maximaal te be-nutten. Hoe komt het dat sinds 1980, datum waarop de Vlaamse Gemeen-schap het beheer van deze ex-mili-taire site aan het K.M.K. schonk, er zo weinig gebeurd is? Gaat het om geldgebrek, irrationeel beheer, be-krompenheid van geest of verkeerde persoonlijke belangen?

Zeker is dat nu het tij gekeerd is. De tijden veranderen en ook de mentali-teiten; vooral nu de jongeren het roer overnemen. De nieuwe generatie, verantwoordelijk voor het K.M.K.-beleid, heeft aangetoond dat ze per-fect in staat is om op creatieve wijze een manifestatie als deze te organise-ren en te beheren met volledig suc-



... en geroeid en gezeild op de spuikom

ces. Hierdoor wordt het oude blazoen weer opgeblonken en het K.M.K. krijgt opnieuw de verdiende geloofwaardigheid bij sponsors en sympathisanten.

Wanneer dit één van de te bereiken doelen was van ORKA 2000, dan kunnen Marc, Vincent, Hubert, Gerd en alle andere medewerkers aan dit gebeuren overtuigd zijn van het slagen van hun objectieven.

En zo'n piek moment van deze zomer is voor herhaling vatbaar. Zeker weten!

Foto's: S. Van Ransbeeck

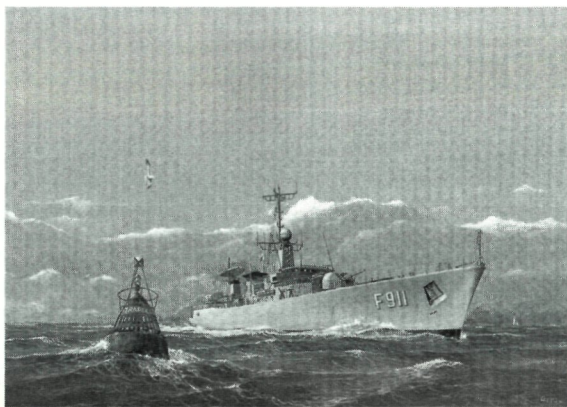
Tekst: Saint Bernard du Spuikom

Des Peintres ... et la Marine!

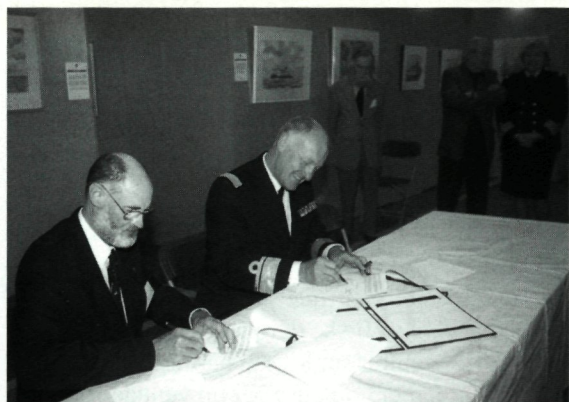
Le 15 juillet dernier, au cours des Traditionnelles Journées de la Marine, fut signée à la base de Zeebrugge, une importante convention liant la Marine et les Peintres de Marine belges regroupés en a.s.b.l., celle d'oeuvrer en association. Cette décision est historique, importante et significative à plus d'un point de vue. Elle révèle entre autres la volonté de représentativité culturelle et sociale de notre Marine au sein de la nation et d'autre part, les artistes-peintres qui sont ainsi promus au grade de Peintre de Marine - Marineschilder,

y trouveront la reconnaissance officielle de leurs qualités académiques.

Dans cette optique, un certain nombre de règles ont également été édictées pour définir le cadre de cette convention bilatérale et initier la composition d'un jury d'évaluation des futurs candidats, les Peintres de Marine-Aspirants.



"Le F911 Westdiep", une acrylique de Georges Remi.



Un moment important: la signature de la convention.

Photo: P. Hornez

Grâce à cette implication artistique voulue par le Chef d'Etat-Major, l'Amiral Verhulst, s'ouvrent pour les 15 artistes actuellement accrédités, des perspectives nouvelles, à la mesure de l'immense talent qu'ils ne cessent de cultiver depuis des années.

Ils sont tous désormais acceptés à bord, en tant que membres de l'équipage à part entière, -ce

qu'ils sont d'ailleurs tous de coeur et/ou de profession - et soyons-en sûrs, ils ne démériteront pas de l'équipage!

Pour plus d'infos et coordonnées d'expositions, surfez sur Internet, à l'adresse suivante:

www.belgamarine-painters.com

Saint Bernard du Spuikom

PANORAMA MARITIME

Ostende devient port de croisières

LE HANSEATIC INAUGURE LE QUAI TOURISTIQUE

Le dimanche 28 mai, Ostende his-
sait le grand pavois pour ac-
cueillir le Hanseatic, navire de croi-
sières à cinq étoiles. Il s'agissait en
effet du premier navire venant inau-
gurer le nouveau quai touristique de
l'avant-port. Ostende devenait ainsi
port de croisières et mettait à la dis-
position d'une toute nouvelle clientè-
le une infrastructure portuaire spé-
cialement conçue à cet effet.

L'aménagement du quai touristique
fut réalisé à la hauteur des postes
d'amarrage 2 et 3 de l'ancienne RMT.
Il fait partie du programme de réno-
vation portuaire qu'Ostende est en
train de réaliser depuis plusieurs an-
nées déjà. La modernisation de
l'avant-port y est prioritaire et exi-
gea en 1999 un investissement de 648
mio de BEF de la part de la Région
flamande. Dans les deux années à
venir, 2,5 milliards de BEF seront
encore dépensés pour la rénovation
de l'avant-port dont 100 millions pour
les dragages d'approfondissement au
quai touristique. La profondeur doit
encore y être portée à 10 mètres.

Quant au quai même où accosta le
Hanseatic, il n'est pas encore tout à
fait prêt. Des travaux de terrasse-
ment doivent encore y être effectués
et surtout, une passerelle mobile à
plusieurs étages doit y être placée.
Celle-ci est actuellement en construc-
tion chez la firme Bracke-Janssens et

sera placée sur le quai touristique au
cours du mois d'août prochain.

Le premier d'une série

Le Hanseatic, luxueux navire de
croisières à 5 étoiles, calait 4,70
mètres lorsqu'il accosta à Ostende par
un vent de 10 Beaufort. Long de 122
mètres, il dut manoeuvrer avec pré-
caution dans le goulet d'accès qui se
profile en courbe. A son bord, 184
passagers répartis sur 88 cabines,
toutes de 1ère classe. Gastronomie
et service y sont également de tout
premier ordre. L'escale à Ostende se
situaient dans le cadre d'une croisière
avec festins vinicoles allant de Ma-
laga à Hambourg. Quelque 16 esca-
les étaient prévues au cours de la croi-
sière. Avant de faire escale à Osten-
de, le navire avait accosté à l'île de
Sark. Rappelons que le Hanseatic
appartient à Hapag Lloyd, un arme-
ment allemand qui est aussi actif dans
le trafic containerisé.

Le navire resta accosté au quai tou-
ristique durant environ 6 heures, ce
qui permit aux passagers de visiter
la cité d'Ensor et d'y faire quelques
achats. Le secteur Horeca et les ma-
gasins de la ville tireront donc profit
de la venue de pareils navires, tandis
que les villes de Bruges et de Gand
profiteront aussi de la visite des pas-

sagers. A ce propos, il serait souhai-
table que l'Office de Tourisme d'Ostende
collabore avec la direction du
port autonome pour associer les fu-
tures escales des navires de croisières
à des visites guidées de la ville.
Cette collaboration fait actuellement
défaut et il serait donc bon que les
deux directions coordonnent leurs
efforts pour faire profiter au maxi-
mum le commerce de la ville des es-
cales de ces navires.

Ceci est d'autant plus vrai que le
Hanseatic n'est pas le seul navire de
croisières qu'Ostende a accueilli.
C'est ainsi que le 12 juin accosta le
Vistamar à trois étoiles, en croisière
de St. Peter Port à Cuxhaven. Le 8
août, il était de nouveau à Ostende,
cette fois lors d'une croisière de Lon-
dres à Amsterdam. Il y resta environ
10 heures à quai. Notons que cette
unité fait 120 mètres de long et cale
14 pieds. Un équipage de 120 hom-
mes assure le service pour 295 pas-
sagers répartis sur 95 cabines.

Pour un meilleur accès

Bien que l'accostage du Hansea-
tic se déroula sans trop de diffi-
cultés sur le plan nautique malgré une
mer houleuse par un vent de 10 Beau-
fort, il est clair qu'un élargissement
du chenal d'accès s'impose. Cela est

d'autant plus vrai qu'Ostende voudrait accueillir à l'avenir de plus grands navires de croisières. Ce problème-là n'est d'ailleurs pas nouveau. Déjà en 1998, des études furent faites à ce sujet et des sondages effectués dans les passes d'approche. Le Laboratoire hydraulique de Borgerhout analysa les données recueillies et émit son avis. Actuellement, c'est l'Administration des Voies d'eau et de la Marine qui s'occupe du problème.

C'est ainsi qu'on est arrivé à la décision d'élargir le chenal d'accès et de rectifier son tracé qui forme une courbe actuellement. Le but est de pouvoir réceptionner des navires mesurant jusqu'à 220 mètres de long et 30

mètres de large sans problèmes. Ceci vaudrait non seulement pour les navires de croisières mais aussi pour les rouliers de la nouvelle génération qu'on voudrait accueillir dans le Zeewezendok rénové. Ces rouliers comptent jusqu'à quatre ponts d'embarquement et peuvent caler 8 mètres.

L'élargissement et la rectification du chenal d'accès ne seront possibles qu'en supprimant l'estacade Est, ainsi que la digue et le brise-lames adjacents. Ceux-ci devront être reconstruits plus à l'est en direction de Bredene. Pour l'exécution de ces grands travaux, une somme d'un milliard de BEF est prévue aux budgets de 2000

et 2001. Le temps presse car les premiers rouliers de la nouvelle génération viennent d'être alignés, et les navires de croisières doivent pouvoir accoster par tous temps et sans problèmes si Ostende veut promouvoir ce nouveau marché.

Gageons que tout cela se réalise tout prochainement de sorte que la cité d'Enseron puisse se profiler à l'avenir comme port de croisières à part entière.

H. Rogie

MCM DEVELOPMENT SHOP WINDOW 2000

Van 18 tot 19 oktober organiseert SACLANTCEN een "MCM Development Shop Window" in La Spezia, Italië. Het initiatief voor het organiseren van deze shop window ging in 1998 uit van Admiraal Gehman. Deze Amerikaanse admiraal was zich bewust van het feit dat de mijnenbestrijding een steeds grotere rol zou gaan spelen tijdens toekomstige maritieme operaties waaraan de NAVO zou deelnemen.

Een van zijn voorstellen was een MW-conferentie, annex -defensiebeurs, in te richten waarbij de NAVO landen en SACLANTCEN de gelegenheid zouden krijgen informatie uit te wisselen over de lopende projecten en ontwikkelingen op het vlak van mijnenbestrijding

De "shop window" is enerzijds opgevat als een conferentie, met lezingen en discussieplatforms, anderzijds als een gelegenheid voor de deelnemende landen hun MCM-apparatuur te demonstreren.

De voornaamste objectieven van de 2000 editie zijn:

- het bevorderen van een internationale dialoog op het vlak van MW

- uitwisselen van informatie
- investeringen in MCM aanmoedigen

Een 8-tal NAVO-landen, waaronder België, hebben hun deelname aan dit evenement al bevestigd.

Onze marine zal o.m. het STERNE-M veegsysteem en het MERS-systeem demonstreren.

De eerste dag zal de NATO MCM Development Shop Window conferentie beginnen met een presentatie van het "Maritime Operations 2015" (MO 2015) Rapport, gevolgd door een voorstelling van de MCM-projecten van de deelnemende landen en SACLANTCEN. Nadruk zal vooral liggen op het mijnenvegen, de inzet van geleide onderwatertuigen en de detectie (zowel akoestische als niet-akoestische).

Tijdens de 2^e dag zullen er voornamelijk demonstraties gegeven worden van de tentoongestelde apparatuur (veegtuigen, geleide onderwatertuigen, enz.) en de visie van de deelnemers op het MO 2015 Rapport.

De eerste editie van de MCM Development Shop Window zal afgesloten worden met een discussieplatform

over het thema "Visie van de Alliantie op MCM binnen de NAVO".

G.A.H. Toremans

Ingeschreven deelnemers (Juni 2000)

België - STERNE-M en MCM Evaluation & Ranging System (MERS)

Denemarken - MARINE Autonomous Underwater Vehicle (AUV)

Duitsland - MCM C² (samen met Nederland) en de Seefuchs EMDS

Engeland - Unmanned Underwater Vehicles (UUV), Long Range Sonar en Synthetic Aperture Sonar

Italië - Pluto GIGAS Remotely Operated Vehicle (ROV), Mine Killer System, Closed Loop

Noorwegen - UUV-based mine-hunting systems, Expendable Mine Disposal Systems (EMDS)

Polen - Remotely fired charge voor MVL

USA - Small UUV's

MIDDELLANDSE ZEE-marines nemen deel aan Coop BANISH

29 officieren uit 8 NAVO en 6 PfP-landen namen van 19 tot 30 juni deel aan de computer gesimuleerde MCM-oefening Coop BANISH, met Cdt. Jacques Bartier, Directeur EGUERMIN, als Exercise Director en COMNAVNORTHWEST, Admiral Sir Nigel Essenhigh, RN, als organisator.

In het kader van het NAVO "Mediterranean Dialogue Program" werden voor de 1^{ste} maal ook de marines van Algerije, Egypte, Marokko, Tunesië, Jordanië, Mauretanië en Israël uitgenodigd om waarnemers te sturen. Enkel de Marokkaanse en Egyptische marines konden ingaan op de uitnodiging van COMNAVNORTHWEST. Een andere primeur was de deelname van de Oekraïense marine aan deze oefening.

Coop BANISH wordt om de 2 jaar georganiseerd. Het andere jaar wordt de oefening afgewisseld met de door SACLANT georganiseerde oefening Coop TELOS. Beide oefeningen zijn erop gericht de deelnemers vertrouwd te maken met de NAVO mijnenbestrijdingsprocedures.

De voornaamste objectieven dit jaar waren het inoefenen van de EXTAC 1007 en de interoperabiliteit binnen een geïntegreerde NAVO/PfP Staf te verbeteren inzake planning en uitvoering van mijnenbestrijdingsoperaties.

De oefening bestond uit 3 fasen:

- de opwerkingsfase: introductie- en/of heropfrissingsessies



V.l.n.r.: LCDR Karlonas (Litouen), LCDR Yakyuiak (Oekraïne) en LTZ Ivo Jaenen (België).

- de beoordelingsfase: analyse van de tactische operationele omgeving
- het 'synthetische' MCM-spel: deelnemers voeren de door de computer gesimuleerde MCM operaties uit, conform de door hen zelf opgestelde planning

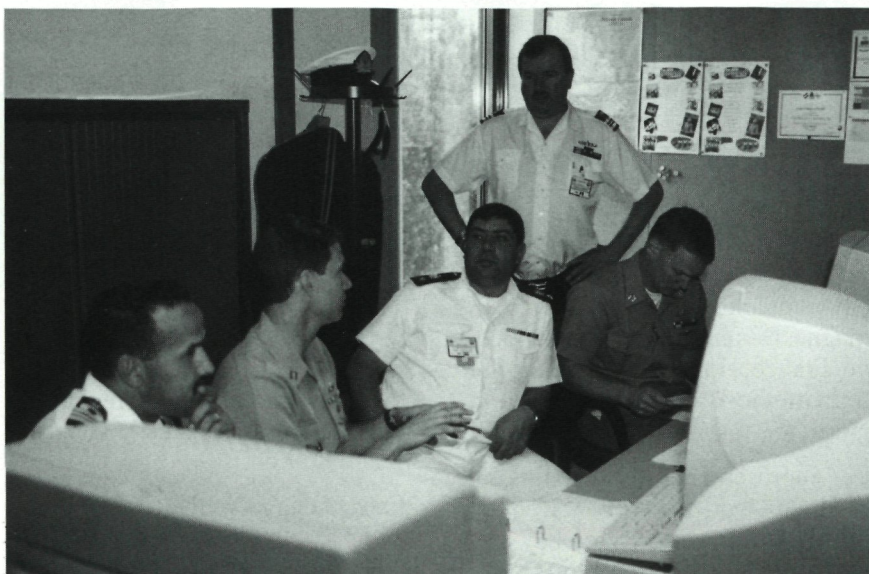
De 1^{ste} dag kregen de deelnemers een briefing over de EXTAC1007 en de werking van de Tactische Vloer. Voor de meesten onder de deelnemers was dit eerder een opfrissing, voor de "nieuwelingen" een introductie.

Daarna gaf 1LZ Werner Horemans, Hoofd Wargame Sectie Eguermin, een briefing over de set-up van het "Sentina"-scenario, een scenario dat geen enkele gelijkenis vertoonde noch

met een huidige politieke situatie, noch met een bestaand geografisch gebied¹ en waarin de meeste van de huidige in gebruik zijnde types mijnenbestrijdingsschepen en mijnen voorzien waren.

Types zoals Tripartite (België, Nederland, Frankrijk), Frankenthal en Elbe (Duitsland), Landsort (Zweden), Sandown (Engeland), Goplo (Polen), Natya (Oekraïne), Flyvefisker (Denemarken), Iscar (Bulgarije), Musca (Roemenië), Oksoy (Noorwegen) en Lindau (Litouen). Gebruikte oefenmijnen waren de AIM M82 en KMD II 500 (akoestische/magnetische grondmijnen), UDM-500 (akoestische grondmijnen) en M 08 (verankerde mijnen).

¹ De regio waar de "oefening" plaatsvond was een spiegelbeeld van de Rode Zee.



- 'NATO Crisis Management' tijdens vredesondersteunende en humanitaire opdrachten
- 'NATO Operational Planning' procedures
- 'Maritime Command & Control' concepten en procedures.

Met dank aan:

FKP Jacques BARTIER

Directeur EGUERMIN

ILZ Werner HOREMANS

Hoofd WARGAME Sectie

EGUERMIN

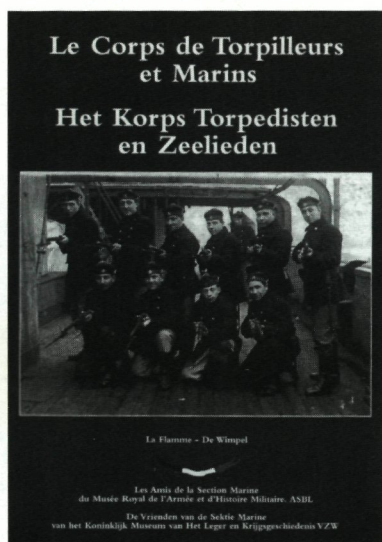
V.l.n.r.: LCDR Zahir (Marokko), een USN Officer, CDR El Hawary (Egypte), ILZ Werner Horemans (België) en een USN Officer.

Bij het einde van de oefening gaven de deelnemers elkaar rendez-vous voor Coop TIDE, een oefening die volgend jaar Coop TELOS zal vervangen. De CPX-oefening Coop TIDE 01 zal georganiseerd worden van 14 tot 23 mei in Williamsburg,

Va., met CINCPACFLT als OCE (Officer Conducting the Exercise).

De nadruk bij deze oefening zal vooral liggen op het uittesten en evalueren van:

Foto's en tekst: G.A.H. Toremans



Brochure de 51 pages en vente chez Neptunus
(plus d'informations à la page 230)

Brochure van 51 pagina's te koop bij Neptunus

Prix/prijs: 350,-Bef
Frais d'envoi/portokosten: 50,-Bef

Numéro de compte/rekeningnummer: 473-6090311-30



Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

Turbo's Hoet P & R N.V.

Ieperstraat 144a

B - 8830 Hoogdele

België

Tel.: 051-70 06 91

Fax.: 051-70 28 12

La Marine et l'accord de Bonn

Du 8 au 11 mai dernier, la Marine a eu l'honneur d'organiser la 16^{ème} réunion du groupe de travail de l'accord de Bonn. Les participants se sont réunis à l'hôtel Oude Burg de Bruges.

C'est l'Amiral de flottille J. Rosiers qui accueillit la délégation. En se référant au riche passé historique de Bruges, il ne manqua pas de souligner que comme mer européenne, la mer du Nord a contribué au développement de la santé, à la culture et aux traditions des pays voisins.

La vocation internationale de ce groupe est d'assurer que l'environnement bénéficie d'un haut degré de protection contre la pollution par déverse-

La délégation était présidée par Mr Jan Nerland (Norvège). La Belgique était représentée par le Lieutenant de vaisseau J. Morris. Des délégués des pays suivants étaient présents: Allemagne, Danemark, Union Européenne, France, Norvège, Pays-Bas, Suède, Grande-Bretagne et Irlande du Nord.

Les représentants de l'Espagne, de l'Irlande et du REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Center for the Mediterranean Sea) assistaient à la réunion en tant qu'observateur.

Lieutenant de vaisseau J. Morris

à améliorer en commun leurs moyens fondamentaux de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

L'accord de Bonn actuel (1983) constitue un engagement des états riverains de la mer du Nord ainsi que de la CE à:

- Assurer une assistance réciproque et une coopération dans la lutte contre la pollution;

- Exercer une surveillance à titre d'aide à la détection et à la lutte contre la pollution et empêcher les infractions aux réglementations antipollution.

Avec son passé de trois décennies de coopération entre Etats de la mer du Nord, l'accord de Bonn ne se contente pas de regarder avec complai-



Photo: G. Poupaert

L'Amiral de flottille J. Rosiers entouré des participants au groupe de travail de l'accord de Bonn.

ment, en effectuant les contrôles et en promouvant l'éducation et la législation nécessaires. Les accidents d'importance, tel récemment l'"Erika", ne sont pas les seules menaces. Le grand nombre de petits déversements doivent attirer notre attention; ils représentent également une importante source de pollution.

Une base saine pour la coopération en mer du Nord

Le premier Accord de Bonn fut conclu en 1969, à la suite de quelques marées noires de grande ampleur, il avait pour but d'encourager les états riverains de la mer du nord

sance les réalisations du passé. Il a en effet contribué à la création des compétences nationales autour de la mer du Nord, et il poursuit cette mission à l'heure actuelle. Ces dernières années l'accent a été mis sur la coordination des opérations de surveillance et notamment sur les possibilités offertes par la surveillance par

satellite. Les résultats des opérations de la surveillance aérienne sont évalués tous les ans et sont publiés.

Un réseau de professionnels

L'accord de Bonn forme un réseau de professionnels dont la responsabilité est d'assurer une intervention adéquate sur les pollutions. Les membres de l'accord de Bonn sont:

- L'Allemagne, la Belgique, l'Union européenne, le Danemark, la France, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Suède.

Des représentants de ces autorités assurent l'application de l'accord. Nombre de pays européens sont des leaders dans le domaine de la surveillance et de la lutte contre la pollution des mers; les membres de l'accord de Bonn exploitent ces compétences pour dresser des plans d'urgence et maîtriser les pollutions.

La mer du Nord est divisée en zones dans lesquelles la responsabilité de la surveillance et de l'appréciation des incidents incombe aux divers membres de l'accord de Bonn.

Partager l'information et l'expérience

Les membres de l'accord de Bonn informent ou alertent les autres membres lorsqu'un accident ou la présence d'hydrocarbures ou d'autres

substances dangereuses dans la région de la mer du Nord sont susceptibles de constituer une menace grave pour les côtes ou les intérêts connexes des autres membres. Ce système d'alerte aux pollutions (POLREP) a été créé par l'Accord de Bonn et a été ultérieurement adopté par des accords régionaux analogues dans d'autres régions de la planète.

Rapport de la 34^{ème} réunion du Comité Consultatif, en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le déversement en mer d'hydrocarbures et autres substances dangereuses.

1. Le 12 décembre 1999, L'ERIKA, pétrolier à coque unique de 25 ans d'âge, battant pavillon maltais et affrété par TOTAL-FINA, s'est cassé en deux à 40 milles au sud de la pointe de la Bretagne. Il a déversé plus de 10 000 tonnes de pétrole lourd sur les 30 000 tonnes transportées. Environ 400 kilomètres de côtes ont été polluées par la marée noire qui a causé de graves dommages à la faune, à la flore et aux activités de pêche et de tourisme, et a eu peut-être des répercussions sur la santé publique.

Il ne s'agit pas du premier accident de ce type survenant au large des côtes de l'union européenne. On se rappellera en particulier les naufrages des pétroliers Torrey-Canyon, Olympic Bravery, Boehlem, Amoco-Cadiz, Tanio, Braer, etc.

Il est à souligner que 70 % des importations de pétrole de l'Union au large des côtes de la Bretagne et de la Manche, ce qui explique en grande partie que ce sont les mêmes régions qui sont régulièrement sinistrées. Si une telle catastrophe survénait ailleurs, les effets seraient également désastreux.

2. Il convient en effet de constater que le cadre de l'action internationale en matière de sécurité maritime à travers l'Organisation Maritime Internationale (OMI) reste insuffisant pour s'attaquer efficacement aux causes de telles catastrophes. L'action de l'OMI est limitée par un handicap majeur, l'absence de moyens de contrôle adéquats sur la manière dont ses règles sont appliquées à travers le monde.

En conséquence, les règles de l'OMI ne sont pas appliquées partout avec la même rigueur. Ce phénomène tend à s'accroître en raison de l'évolution du transport maritime depuis quelques décennies, qui a notamment conduit au développement des "pavillons de complaisance", dont certains ne remplissent pas les obligations imposées par les conventions internationales.

C'est la raison pour laquelle, après la catastrophe de l'Amoco-Cadiz en 1978, le Conseil européen avait demandé à la Commission de faire des propositions sur le contrôle et la réduction de la pollution par le déversement d'hydrocarbures. Un programme ambitieux de propositions avait alors été présenté, qui en définitive s'est traduit par l'adoption de simples déclarations ou résolutions encourageant les Etats membres à ratifier les conventions de l'OMI et de l'OIT. Une directive fixant les conditions minimales pour certains navires-citernes a cependant été adoptée.

3. Il a fallu attendre le milieu des années 90, et la possibilité de la majorité qualifiée, pour que soient adoptés, par le conseil, les premiers éléments d'une politique commune de sécurité maritime avec notamment:

- L'organisation sur le plan communautaire d'une application plus stricte des conventions internationales.



Un barrage flottant entourant le porte-conteneurs Leerort coulé suite à une collision à Colombo en 1998.

- L'adoption de dispositions spécifiquement communautaires là où les normes de l'OMI sont inexistantes ou insuffisantes.

Le naufrage de l'ERIKA montre à l'évidence d'une part le risque présenté par les vieux navires et, d'autre part, que le cadre réglementaire actuel, d'ailleurs mal appliqué par les états membres, notamment sur le nombre de contrôles dans les ports, doit être renforcé sur une base spécifiquement communautaire allant au-delà des normes de l'OMI. La même tendance a pu être observée après la catastrophe de l'Exxon Valdez aux USA, où le cadre réglementaire a été renforcé au niveau fédéral.

Aussi la commission propose-t-elle une série d'actions qui pourraient être immédiates et des mesures à plus long terme, plus complexes, pour lesquelles elle entend faire une deuxième série de propositions vers la fin de l'année.

4. A titre de mesures réglementaires à court terme, la Commission, par la présente communication, saisit le parlement et le conseil des ministres de trois séries de mesures:

- Tout d'abord le renforcement des contrôles sur les navires fréquentant les ports de la Communauté qui doit se traduire par une sévérité accrue pour les navires manifestement inférieurs aux normes.

Il est proposé de bannir de tous les ports de l'Union les navires de plus de 15 ans d'âge qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes à partir d'une liste noire que la commission publiera tous les six mois. Par ailleurs, les contrôles sur tous les navires devront être renforcés en fonction de l'âge du navire et devront porter systématiquement sur l'une des citernes à ballast. Les navires doivent envoyer une série d'informations avant d'entrer dans les ports pour que les inspections soient préparées efficacement. Les états membres devront s'engager, notamment par le recrutement et la formation accrue des inspecteurs, à contrôler les navires de manière plus fréquente et plus approfondie afin d'éviter que ne se créent des ports de complaisance.



Photo: Collection F. Neyts

Le tanker Lancer partiellement chargé de produits chimiques après son explosion et l'incendie qui s'en suivit en Argentine.

- Ensuite, deuxième proposition, un contrôle plus étroit doit être exercé sur les sociétés de classification auxquelles les états membres délèguent leurs pouvoirs de vérification de la qualité des navires. La commission se réserve par une procédure simplifiée de suspendre ou de retirer l'agrément à des sociétés dont la responsabilité doit être pleinement engagée en cas de négligence.

De bonnes performances de sécurité et de prévention de la pollution des sociétés de classification deviennent un élément essentiel pour obtenir et conserver l'agrément au niveau communautaire. En outre, des critères de qualité plus sévères doivent être rem-

plis par les organismes agréés, y compris l'obligation de suivre certaines procédures lorsqu'un navire change de classe, telle que la transmission du dossier historique complet du navire à la nouvelle société de classification.

- Enfin, il est proposé de généraliser l'interdiction des pétroliers à simple coque en fonction d'un calendrier analogue à celui des Etats-Unis (2005, 2010, 2015) selon le tonnage.

Ces trois propositions forment un tout cohérent, concernant non seulement les navires pétroliers, mais également pour ce qui concerne les deux premières propositions, les autres navires transportant des matières dangereuses ou polluantes. En particulier,

les informations recueillies lors des contrôles dans chaque port ou lors des vérifications par les sociétés de classification seront largement diffusées, à partir notamment de la banque de données EQUASIS, de sorte que soit systématiquement connu l'état d'un navire et qu'en cas d'accident les responsabilités de chacun soient clairement établies.

5. Dans une deuxième étape, la Commission envisage des propositions complémentaires dans les domaines suivants:

- La systématisation des échanges d'informations entre tous les acteurs du monde maritime en renforçant notamment le système EQUASIS. Il convient, dans ce contexte, de vérifier quelles professions (armateurs, assureurs, société de classification) sont prêtes ou non au maximum de transparence.

- L'amélioration de la surveillance de la navigation maritime, en particulier dans les zones les plus fréquentées par les pétroliers. Au-delà de l'obligation de se déclarer comme le prévoit déjà une proposition de la Commission de décembre 1993, non encore adoptée par le Conseil, il convient d'étudier les modalités de contrôle au delà des eaux territoriales sur les navires les plus dangereux.

Il s'agit là de questions sur lesquelles les états membres se sont montrés réservés, arguant de conflits potentiels avec le droit international de la mer.

- L'éventuelle mise en place d'une structure européenne de la sécurité maritime du pétrole. Le régime de responsabilité est jusqu'à présent gouverné par des conventions internationales. La Commission entend, d'une part, oeuvrer pour une augmentation des régimes collectifs d'indem-

nisation du type FIPOL, mais aussi poser le principe d'une responsabilité du transporteur et du propriétaire de la cargaison.

6. Le renforcement de la sécurité du transport maritime ne se décrète pas. Il passe par la mise au point de règles souvent techniques et la conciliation entre les impératifs de l'Union pour protéger son environnement et ses intérêts tant industriels – sa capacité à renouveler sa flotte – qu'internationaux. L'Union européenne, première puissance commerciale du monde, doit tenir compte des conséquences des mesures unilatérales qui pourraient contrarier ses activités dans le reste du monde, sachant que la majeure partie de la flotte européenne fait du commerce exclusivement entre ports de pays tiers.

La Commission, dans la présente communication, entend rappeler qu'avant de proposer de nouvelles directives communautaires, en particulier sur le plan social (formation des marins etc.), plusieurs des mesures adoptées n'ont toujours pas été correctement mises en oeuvre. Une partie des textes déjà adoptés sont, soit non encore ratifiés, soit mal appliqués et font l'objet de plusieurs procédures d'infraction.

Par ailleurs, la Commission, si elle déplore la généralisation des pavillons de complaisance, se doit d'indiquer qu'une grande partie des navires contrôlés par des sociétés européennes naviguent pour des raisons fiscales sous le pavillon de pays tiers; cela dit, la commission considère que dans les négociations d'adhésion avec Chypre et Malte, il conviendrait d'exiger que ces pays appliquent l'acquis en matière de sécurité maritime dès que possible et au plus tard au moment de l'adhésion.

7. Afin d'agir au plus vite et d'éviter la répétition de catastrophes du type de l'ERIKA, la commission propose, sans attendre l'adoption du paquet de premières directives, que par un accord volontaire les compagnies pétrolières s'engagent à ne plus affréter de tankers de plus de quinze ans d'âge (sauf si leur état satisfaisant est démontré par des contrôles appropriés) et à prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité. Les discussions sur cet accord volontaire devraient aussi se traduire par des améliorations des réformes concernant le régime de la responsabilité des compagnies pétrolières.

8. L'ensemble des mesures proposées vise à renforcer la prévention des accidents du type de celui de l'ERIKA et, partant, à une meilleure protection de l'environnement marin et côtier. La commission rappelle que des mesures pour la lutte contre la pollution sont envisagées dans la position commune arrêtée par le Conseil établissant un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle (2000 - 2006).

9. Au-delà des mesures proposées dans la présente communication, la Commission considère que la multiplication des pollutions opérationnelles par tous types de navires ainsi que le risque de pollutions particulièrement graves par le pétrole contenu dans les soutes en cas d'accident sont également préoccupants. Elle envisage donc également d'étudier des initiatives communautaires préventives qui pourraient être prises à cet égard.



NAVIGATOR'S CORNER

De wetenschap van de navigatie, de kunst van het varen met schepen op zee is voor een buitenstaander dikwijls omgeven met een zweem van mystiek. Iedereen kan zich te land bijna probleemloos en relatief veilig verplaatsen; navigeren op zee daarentegen is een kunde die slechts een beperkt aantal mensen beheersen.

Vaak stellen mensen, die niet of niet volledig vertrouwd zijn met navigatie, vragen aan lesgevers van het onderwijzend korps van de Applicatieschool van de Marine. De Applicatieschool van de Marine of kortweg OCA is gevestigd te Brugge (Marinekazerne LTZ V. BILLET) en maakt deel uit van het Commando Marine Operaties. OCA is onder andere verantwoordelijk voor de nautische vorming van Marine Officieren en Onderofficieren, gebrevetteerd in de navigatie. De opleiding in navigatie duurt ongeveer een jaar en combineert theoretisch wetenschappelijke aspecten met praktijkstages aan boord van Belgische en geallieerde Marine-eenheden.

Om de navigatie van haar mystieke sluier te ontdoen en om zo deze boeiende wetenschap voor de lezers van Neptunus meer toegankelijk te maken, groeide binnen OCA de idee een artikelenreeks te publiceren. De artikels zullen de vorm krijgen van een vervolgverhaal met specifieke onderwerpen die toch afzonderlijk kunnen gelezen worden. Zij hebben niet tot doel dorre theoretische en universele wetenschap te produceren, maar wel een levendige navigatie-traditie aan te vatten, doorspekt met praktische particularismen.

ASTRONOMISCHE NAVIGATIE

Inleiding

Doelstelling

Het doel van astronomische navigatie is het bepalen van de positie van de waarnemer op aarde met behulp van astronomische waarnemingen. Het probleem van de navigator is het bepalen van de richting van een geobserveerd hemellichaam op een bepaald moment. Deze richting is gekoppeld aan een referentiesysteem dat wijzigt volgens de positie op aarde.

Indien alle hemellichamen onbeweeglijk bleven t.o.v. het heelal, dan zou

de vorige probleemstelling sterk vereenvoudigd geweest zijn. Maar, in werkelijkheid, bewegen alle hemellichamen waardoor hun peilingen of richtingen constant veranderen.

Voordelen

Het is een navigatie die niet aan walstations gekoppeld is, daarmee een onafhankelijk navigatiesysteem genoemd. Het is toepasbaar over heel de wereld en wordt vooral gebruikt op de oceanen en de zeën.

Deze niet-elektronische navigatie kan onmogelijk door iemand anders dan de observator gestoord worden. Nie-

mand kan opzettelijke fouten in dit navigatiesysteem creëren, wat niet het geval is bij elektronische navigatiesystemen zoals GPS (global positioning system).

Om astronomische navigatie uit te voeren, dient de navigator over enkele instrumenten te beschikken: de sextant en een sterrenglobe of -atlas. Deze zijn relatief goedkoop en goed onderhoudbaar.

Nadelen

De hemellichamen dienen zichtbaar te zijn (afhankelijk van de meteorologische condities).

Het berekenen en construeren van een astronomisch waar bestek of positie neemt veel tijd in beslag.

De precisie schommelt tussen de 1000 yds en de 2 nm, wat onaanvaardbaar is voor kustnavigatie.

Coördinaten van een hemellichaam

Analoog met het systeem om een positie op de aardbol uit te drukken in geografische coördinaten (latitude – longitude) kan men de positie op de hemelsfeer van om het even welk hemellichaam uitdrukken in hemelcoördinaten. Hierbij kan men twee verschillende assenstelsels gebruiken: het assenstelsel as hemelpolen en hemelevenaar en het as zenit-nadir en de hemelhorizon.

Hemelcoördinaten

Voor een waarnemer wordt de aarde beschouwd als een bol die zich onbeweeglijk in het centrum van het heelal bevindt. Hij ziet dan alle hemellichamen schijnbaar evolueren op een bolvormig hemelgewelf, met oneindige straal vanuit middelpunt van de aardbol. Dit hemelgewelf wordt de "HEMELSFEER" genoemd.

De HEMELEVENAAR is de snijding van het evenaarsvlak van de aarde met de hemelsfeer

De HEMELMERIDIAAN van een hemellichaam is een grootcirkel door de hemelpolen, loodrecht op de evenaar.

In ons zonnestelsel beschrijft de aarde (evenals de maan en de planeten)

een elliptische baan, de ECLIPTICA genoemd, rond de zon. Eén volledige omwenteling duurt één jaar (365 dagen).

Het vlak van de evenaar maakt een hoek van $23^{\circ}27'$ met de ecliptica. Hierdoor lijkt voor een waarnemer op aarde de zon, tijdens haar schijnbare beweging op de ecliptica, voortdurend van stand te veranderen ten opzichte van het evenaarsvlak (Fig. 1).

De positie van een hemellichaam op de hemelsfeer wordt bepaald door volgende hemelcoördinaten, respectievelijk de declinatie en de siderale uurhoek (Fig. 2).

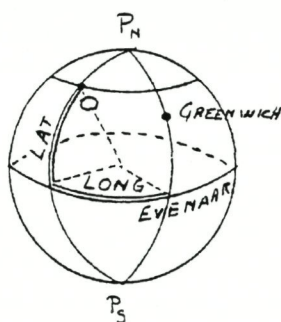


Fig. 2

(1) Declinatie

Op de hemelsfeer is de declinatie het equivalent van de breedte op de aardbol. De declinatie wordt gemeten vanaf de hemelevenaar naar het hemellichaam richting de hemelpolen. Ze wordt gemeten naar het noorden of naar het zuiden en uitgedrukt in

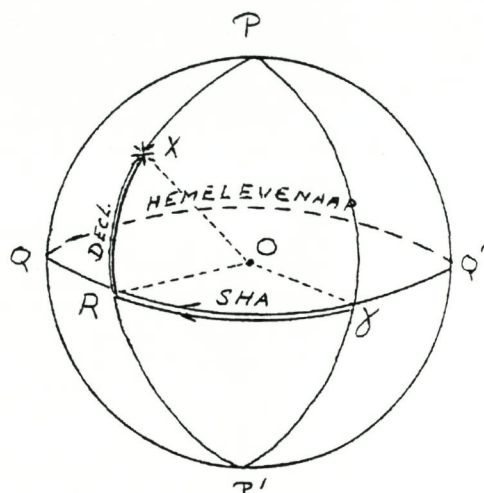
graden, minuten en tienden van minuten ($0^{\circ} - 90^{\circ}$ N of S).

(2) Siderale uurhoek (SHA)

De SHA van een hemellichaam is de hoek tussen de hemelmeridiaan door Ariës (het lentepunt dat tevens een van de twee snijpunten is van de hemelevenaar en de ECLIPTICA) en deze door het hemellichaam, gemeten naar het westen van 0° tot 360° . De siderale uurhoek wordt uitgedrukt in graden, minuten en tienden van minuten.

(3) Poolafstand

De poolafstand is de hoek tussen een



hemellichaam en de "verheven pool" (de pool die boven de ware horizon van de waarnemer staat).

Coördinaten van de waarnemers

Deze coördinaten afhankelijk van de aardse positie van een navigator veranderen continu. Daarom is het van

Midzomernachtstand

21 juli

Lentepunt

21 maart

$23^{\circ}27'$

P

Aarde

APHELIUM

ZON

PERIHELUM

Midwinternacht

21 december

Herfstpunt

22 september

NOORDELIJKE

MIDWINTER

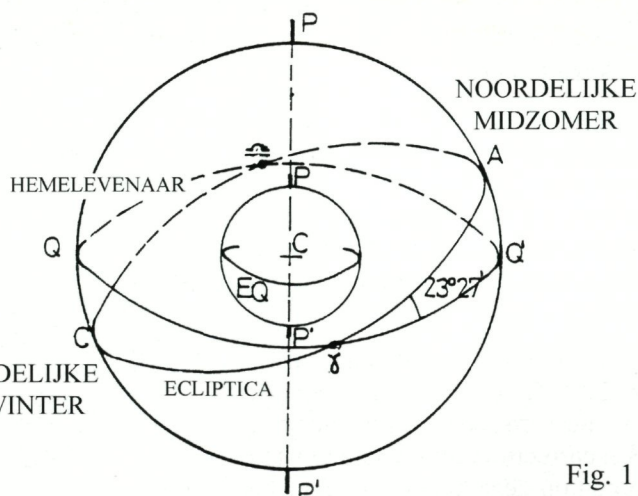


Fig. 1

primordiaal belang dat een navigator tijdens een waarneming van een hemellichaam de tijd en positie op aarde (latitude en longitude) kent.

Het ZENIT is het punt recht boven de waarnemer geprojecteerd op de hemelsfeer. Het NADIR is het punt recht onder de waarnemer en is voor hem niet zichtbaar

Het vlak loodrecht op de as zenit - nadir wordt de ware horizon genoemd. De ware horizon verdeelt de hemelsfeer in twee halfronden: het zichtbaar en het onzichtbaar halfrond.

Grootcirkels die de punten zenit en nadir bevatten worden verticaalcirkels genoemd. Er bestaat maar één meridiaan in het stelsel van de waarnemer: de meridiaan van de waarnemer is een grootcirkel die de hemelpolen, het zenit, het nadir, het noorden en het zuiden op de ware horizon bevat.

De coördinaten van een hemellichaam waargenomen door een navigator zijn respectievelijk de ware hoogte en het azimut van een hemellichaam (Fig.3).

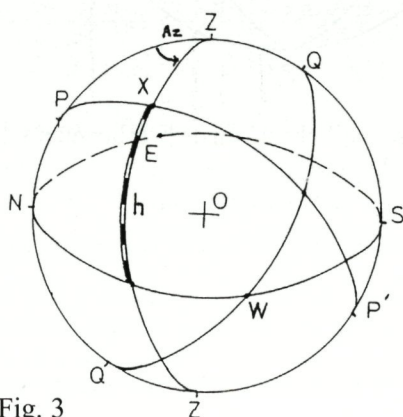


Fig. 3

(1) Ware hoogte

De ware hoogte van een hemellichaam is een boog, gemeten op de verticaalcirkel door het hemellichaam, vanaf de ware horizon tot aan het hemellichaam, en is uitgedrukt in graden, minuten en tienden van minuten.

Met behulp van een sextant zal de navigator de sextant hoogte van een hemellichaam bepalen. Er zullen nog enkel correcties* uitgevoerd moeten worden op deze hoogte alvorens de

ware hoogte van een hemellichaam te kunnen berekenen.

(2) Azimut

Het azimut van een hemellichaam is de hoek in het zenit tussen de meridiaan van de waarnemer en de verticaalcirkel door het hemellichaam. Het azimut wordt gemeten vanaf de meridiaan van de waarnemer in oostelijke of westelijke richting van 0° tot 180°. Het azimut wordt noord of zuid genoemd naargelang de "verheven pool" (pool in zichtbare hemelsfeer van de waarnemer).

Vermits het azimut gemeten wordt naar het oosten of het westen vanaf de verheven pool, is deze waarde niet steeds gelijk aan de WARE PEILING (kompaspeiling) van het hemellichaam. Deze wordt immers gemeten in wijzerzin vanaf het ware noorden van 0° tot 360°.

(3) Topafstand

De topafstand is het complement van de ware hoogte (90° - ware hoogte).

Berekende ware hoogte(Hcalc)

Er zijn verscheidene manieren om de berekende ware hoogte te bepalen (ofwel met formules ofwel met maritieme boekwerken)

Het gebruik van de formules van de boldriehoeksmetkunde is de nauwkeurigste methode om de berekende ware hoogte te bepalen.

De boldriehoek, gepresenteerd in onderstaande figuur, bestaat uit drie boldriehoekszijdes en drie hoeken. Twee van de drie boldriehoekszijdes,

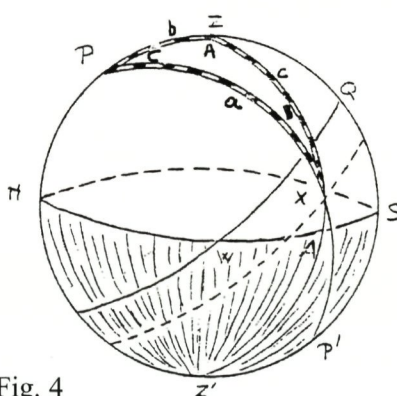


Fig. 4

namelijk de poolafstand en de topafstand van een hemellichaam, en één van de drie hoeken, namelijk de LHA* (lokale uurhoek), zijn te bepalen in nautische boekwerken, zoals "nautical almanac" (Fig. 4).

In deze boldriehoek luidt de formule voor het berekenen van de berekende ware hoogte

$$\cos c = \cos a * \cos b + \sin a * \sin b * \cos C$$

Ofwel vertaald naar nu gekende termen

$$\cos (90^\circ - H \text{ calc}) = \cos (\text{poolafstand}) * \cos (90^\circ - \text{latitude}) + \sin (\text{poolafstand}) * \sin (90^\circ - \text{latitude}) * \cos (LHA)$$

geg: latitude = (noorder- of zuiderbreedte) van de gegiste positie van de navigator poolafstand en LHA zijn terug te vinden in nautische almanacs
gevr: H calc

De berekende ware hoogte (H calc) zal vergeleken worden met de geobserveerde ware hoogte (H obs) van de navigator. Het verschil tussen beide wordt het hoogteverschil genoemd

Hoogteverschil = H obs - H calc (Fig. 5).

Indien het hoogteverschil positief is, dient de navigator dit hoogteverschil (uitgedrukt in nautical miles) in de richting (azimut) van het hemellichaam uit te passen om een astronomische positielijn te bekomen.

Indien het hoogteverschil negatief is, dient de navigator dit hoogteverschil in tegenovergestelde richting van het hemellichaam uit te passen om een astronomische positielijn te bekomen.

Azimut

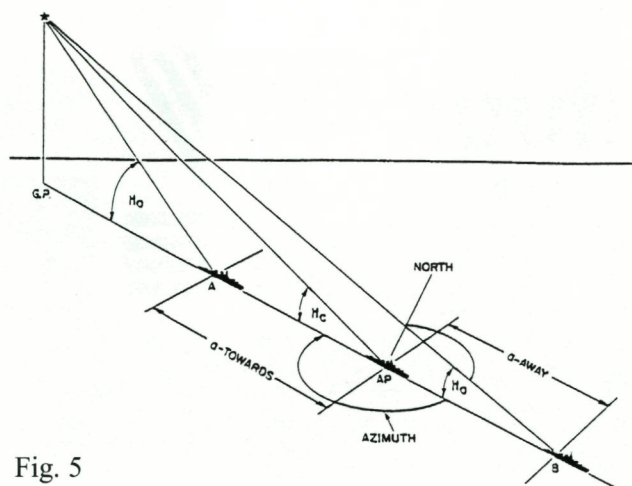
In dezelfde boldriehoek als hierboven luidt de formule voor het berekenen van de azimut:

$$\cos C * \cos b = \cotg a * \sin b - \cotg A * \sin C$$

Ofwel vertaald naar nu gekende termen

$$\cos (LHA) * \cos (90^\circ - \text{latitude}) = \cotg (\text{poolafstand}) * \sin (90^\circ - \text{latitude}) - \cotg (\text{azimut}) * \sin (LHA)$$

geg: latitude, LHA en poolafstand
gevr: azimut



Astronomische positielijn

T.o.v. de gegiste positie van de navigator wordt het hoogteverschil in enerzijds de richting of anderzijds in tegenovergestelde richting van het hemellichaam afgestapt. Loodrecht op dit bekomen punt zal de navigator een astronomische positielijn tekenen en weet dat de positie van het schip zich ergens op deze positielijn bevindt.

Voorbeeld:

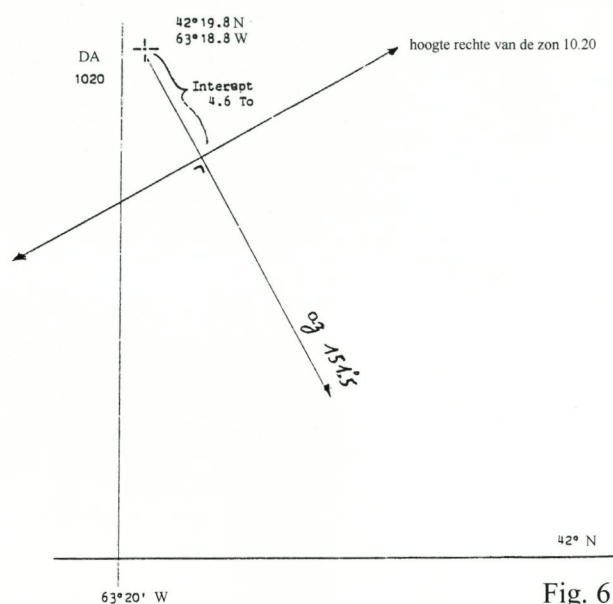
geg: Gegiste positie $42^{\circ}19.8N$ - $63^{\circ}18.8W$

Hoogteverschil = + 4.6 nm

Azimut = $151^{\circ}5$ (Fig. 6).

Met behulp van twee of meerdere astronomische positielijnen zal de navigator een waar bestek (astronomische positie) kunnen bepalen.

*LTZ Y. Terrasson,
Instructeur OCA*



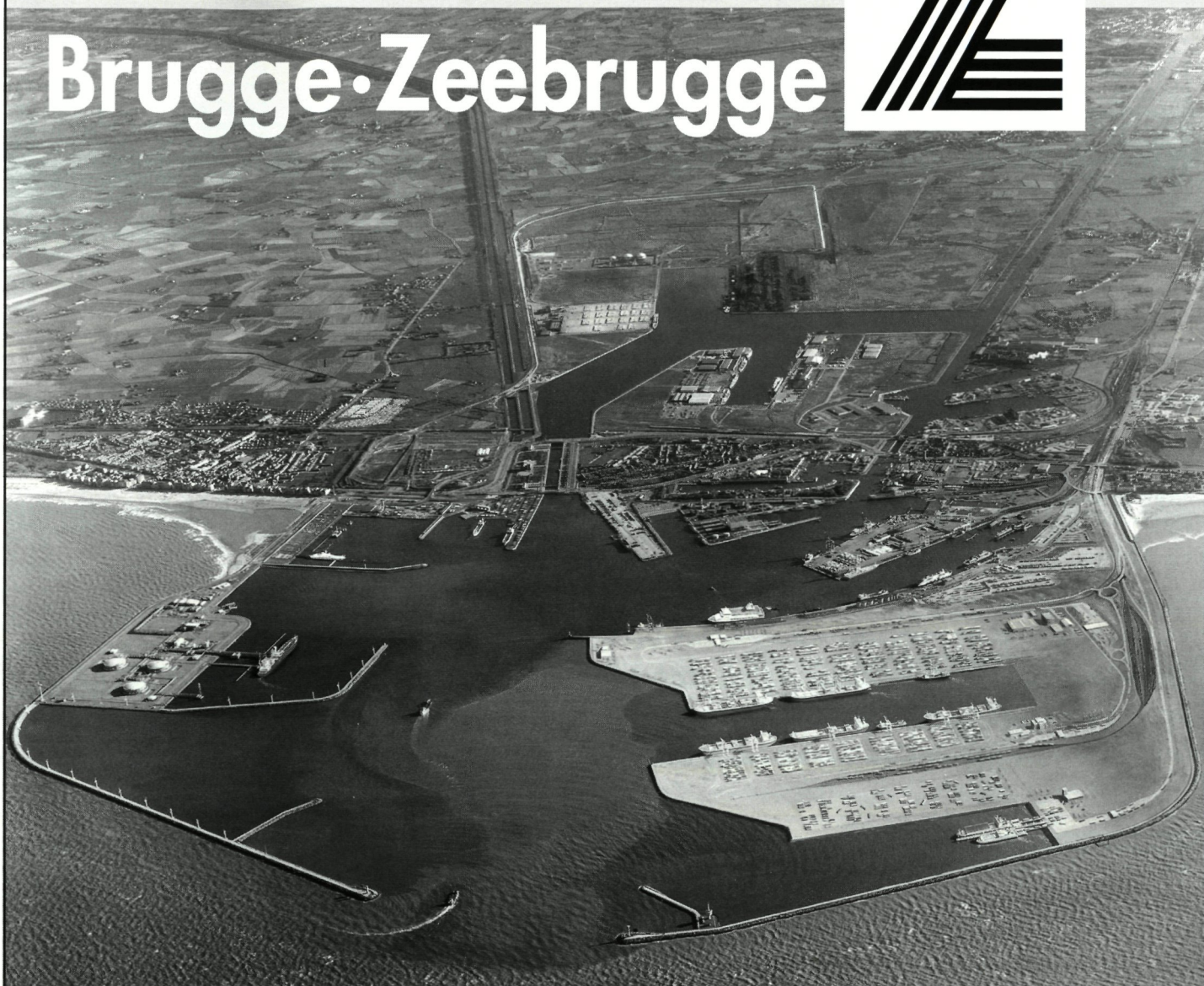
Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning

Frank Dierickx Informatica



FDI bvba
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90
e-mail frank@fdi.be

Havenbestuur Brugge·Zeebrugge



Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis
Isabellalaan 1
B-8380 Zeebrugge
tel. 050-54 32 11
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>
e-mail: mbz@zeebruggeport.be

LA MORT DES GEANTS

La fin tragique des cuirassés

Il y a 60 ans la Grande-Bretagne luttait avec l'énergie du désespoir pour sa survie. Son corps expéditionnaire refoulé au nord de la France et les 220.000 hommes du général Gort embarqués à Dunkerque, échappèrent de justesse à l'étreinte mortelle de la Wehrmacht en perdant leur matériel. Au lendemain de la victoire allemande sur le continent, la menace d'un débarquement ennemi angoissait le gouvernement de Londres. Seule la Royal Navy veillait sur la métropole et protégeait tant bien que mal les routes du ravitaillement de la patrie en danger.

La tâche était rude: 56 millions d'habitants à nourrir, complétés par des réfugiés belges, polonais, hollandais, norvégiens et les partisans de la France Libre du Général de Gaulle. Il y avait aussi l'armée à rééquiper et les liens à maintenir avec les Dominions alors que les U-boten de l'amiral Dönitz surveillaient étroitement l'artère aorte des communications entre les USA et la Grande Bretagne. Dès le mois de juillet 1940 Winston Churchill avait fait la démonstration de son impérative volonté de ne rien laisser au hasard en donnant ordre de détruire la flotte française de l'Amiral Gensoul au mouillage à Mers-El Kébir, faisant 1.300 morts parmi les marins français. La neutralisation des forces maritimes méditerranéennes de l'allié de la veille était à ce prix.

Un ennemi redoutable

L'Amiral Raeder, chef de la Kriegsmarine, disposait d'escadres redoutables pour mener la vie dure à la Navy, comportant notamment le plus puissant des navires de



Winston S. Churchill

ligne le "Bismarck". Pour conjurer le péril permanent de cet adversaire exceptionnel, Winston Churchill donna à l'amirauté l'ordre formel de couler à tout prix le géant allemand doté d'une artillerie impressionnante avec ses huit canons de 380 mm, douze de 150, pour ne point parler de ses huit lance-torpilles et de ses armes anti-aériennes. Déplaçant 50.000 tonnes il était capable de franchir 16.000 km à 30 nœuds.

Le 24 mai 1941 ce monstre croisa le fer avec le cuirassé "Hood" de la Royal Navy dont l'armement se limitait à 8 canons de 380 mm, 12 de 140 et 4 de 122. Les anti-aériens et les lance-torpilles étaient également en nombre inférieur à ceux de l'adversaire. Dès le début du duel, la supériorité du navire allemand s'affirma. De surcroît un coup heureux aux

soutes coula aussitôt le cuirassé anglais avec ses 1429 hommes d'équipage. Trois rescapés seulement furent repêchés.

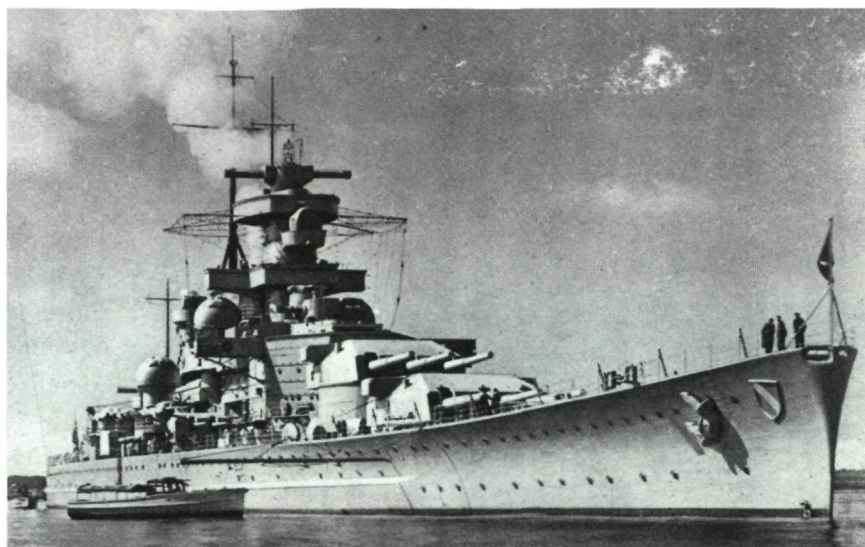
Le 26 mai 1941 à 10h30 le "Bismarck" fut repéré près de Bergen en Norvège. Aussitôt le porte-avions "Ark Royal" se lança sur la piste et les avions lance-torpilles "Swordfish" passaient à l'attaque. Malgré la protection de son épais blindage le gouvernail demeurait un point sensible: une torpille le bloqua, enlevant toute liberté de manœuvre à l'Amiral Lutgens. L'artillerie des nombreux navires britanniques appelés à la rescousse, s'acharna sur le géant blessé. Le 27 mai le "King George" et le "Rodney" réussirent des coups au but, faisant chavirer l'immense cuirassé et entraînant dans la mort les 2.065 membres d'équipage. Il n'y eut qu'une centaine de rescapés.

L'heure de la revanche

Pour la Navy ce succès signifiait une éclatante revanche non seulement pour le "Hood" mais aussi pour le "Royal Oak" perdu à Scapa Flow le 14 octobre 1939, un mois après la déclaration de guerre. Un U-boot particulièrement audacieux s'était infiltré dans la baie où les bâtiments britanniques se croyaient à l'abri de toute incursion ennemie. Une torpille mit fin à l'existence de ce vé-



"HMS Hood"



"Scharnhorst"

téran de 1914-18. De ses 1.200 marins, 378 seulement purent être recueillis. Quant au porte-avions "Ark Royal" la Navy le perdit le 13 novembre 1941 au large de Gibraltar, également victime d'un U-boot.

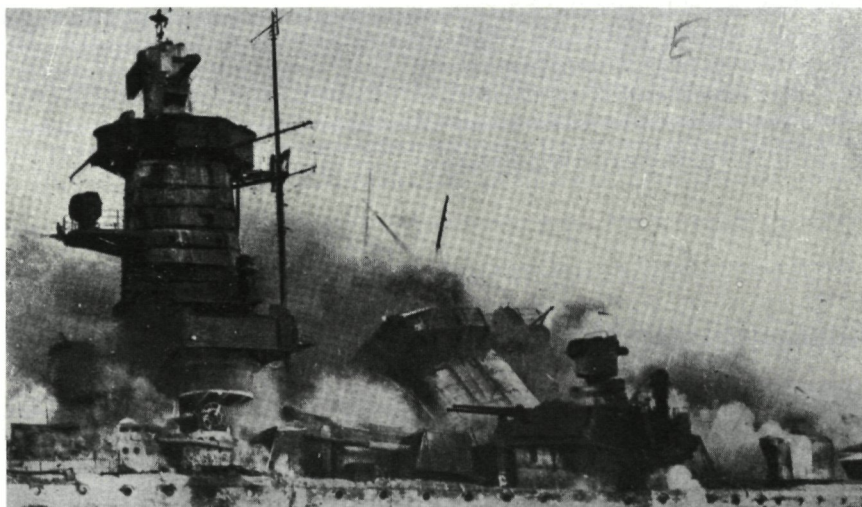
Le cuirassé "Scharnhorst" fut mis hors de combat par le "Duke of York". Sur un équipage de 1.600 hommes les Britanniques n'en sauvèrent que 36 des eaux glacées du nord.

Les pertes en puissants navires de ligne indisposèrent le Führer qui limogea l'Amiral Raeder et fit de l'Amiral Dönitz, grand spécialiste des sous-marins, le chef de la Kriegsmarine. Dönitz était un nazi convaincu. Fin avril 1945 lorsque Berlin était assiégée par l'armée du Maréchal Youkov, Adolf Hitler, avant de se suicider dans son bunker, nomma Dönitz chef de ce qui restait du IIIème Reich, en lieu et place du Reichsmaréchal Goering. C'est encore Dönitz qui assumait la responsabilité de la capitulation allemande du 7 mai à Reims avec le Colonel-général Jodl et le 8 mai à Berlin avec le Feld-Maréchal Keitel (Jodl et Keitel furent condamnés à mort par la suite par le tribunal de Nuremberg).

La méfiance du Führer

La méfiance du Führer envers les bâtiments de ligne et leur chef Raeder datait du début de la guerre

lorsque le 19 décembre 1939 le "Graf von Spee", au soir d'une bataille homérique, chercha refuge à Montevideo. Contraint de quitter ce port accueillant sous la contrainte des lois internationales, le commandant Langdorf reprit la mer pour se saborder, afin d'échapper à la curée des bâtiments anglais surveillant la sortie de son refuge. Le dernier vestige des grands bâtiments fut éliminé le 12 novembre 1944 lorsque le "Tirpitz" et ses 1.200 hommes furent coulés par la RAF au large de la Norvège où il avait pour mission d'intercepter les convois de ravitaillement que les anglo-américains envoyaient vers l'URSS. Ce sont des bombardiers Lancaster qui le coulèrent près de Trondheim. Tel fut le destin tragique des principaux géants de la mer s'affrontant sur le front occidental.



La fin du "Graf von Spee"



Le vainqueur du "Scharnhorst", l'amiral sir Bruce Fraser, commandant en chef de la "Home Fleet".

L'hécatombe fut plus grande encore sur le théâtre des opérations du Pacifique si mal nommé où les américains affrontaient les japonais.

Les opérations du Pacifique

Le 8 décembre 1941 l'Amiral Yamamoto fit attaquer Pearl Harbor avant toute déclaration de guerre nipponne aux USA. Le raid inopiné fut extrêmement meurtrier: les cuirassés "California" et "Oklahoma" furent torpillés, le "West Virginia" et "l'Arizona" frappés d'explosion, le "Maryland" et le "Tennessee" gravement endommagés. Aux pertes maritimes s'ajoutaient des pertes aériennes. Sur toute autre nation le coup aurait été fatal; pour les Etats-Unis,

de puissants moyens économiques et industriels permirent une rapide résurrection; le coup fut un stimulant à nul autre pareil.

Il revient au Japon d'avoir mis en ligne le plus grand cuirassé du monde, le "Yamato" doté d'une vaste artillerie et donc de moyens de feu exceptionnels: 9 pièces de 460 mm, 24 de 155 et 47 de 13 mm. Pourtant, lors de la bataille d'Okinawa en avril 1945, l'aviation américaine eut raison de lui. Attaqué à la bombe et à la torpille des impacts réussis provoquèrent son explosion, entraînant dans la mort 2.498 marins. Sa fin tragique et celle de son alter ego le cuirassé "Mushashi", sonnèrent le glas de la marine de guerre nipponne.

Dans le duel sans merci opposant les USA au Japon, le rôle essentiel revint incontestablement à la marine et à l'aviation de marine conduites par des amiraux avisés: le chef Nimitz entouré de Halsey, Kinkaid, Spruance etc. Leur habile stratégie permit au glorieux Général MacArthur d'entreprendre la conquête des Mariannes et des Philippines, d'Iwo Jima et d'Okinawa, de Manille et de Corrigidor.

Malgré le sacrifice de centaines de pilotes suicides -les kamikazes- (dont le fondateur l'Amiral Onishi se suici-

da le jour où le mikado décida la reddition sans conditions de l'empire), la victoire déserta le camp nippon d'abord victorieux. Le retour triomphant aux succès américains est dû pour une large part à l'emploi intensif des porte-avions et de l'aviation de marine. De prestigieux bâtiments comme le "Yorktown" et le "Saratoga" entrèrent dans la légende. Ce retour fut chèrement payé: les marins morts dans les vaisseaux chavirés, les aviateurs abattus dans la fournaise des canonnades, les soldats tombés dans des assauts difficiles, se comptèrent par milliers, jusqu'au jour où le président Truman, successeur de Franklin Roosevelt, décida de mettre fin au carnage.

Le sort final

Le 6 août 1945 le Colonel Tibbets lança la première bombe atomique sur Hiroshima faisant 200.000 victimes et le 8 août le Major Sweeney une deuxième bombe sur Nagasaki: 100.000 victimes. Malgré l'obstination de la classe militaire disposant encore de 2 millions d'hommes et dès lors soucieuse de poursuivre la guerre, le Mikado décida d'épargner de nouvelles dévastations à son peuple et accepta la reddition sans conditions imposée par les vain-



L'amiral Chester Nimitz, commandant en chef américain dans le Pacifique central.

queurs. Le Ministre de la guerre Anami fit hara-kiri, son collègue Ugaki se suicide à son tour. De jeunes officiers se soulevèrent mais Hiro Hito demeura inébranlable. Le 2 septembre 1945 le Général Umezu et le Ministre Shigemitsu signèrent à bord du cuirassé "Missouri" la capitulation imposée par les américains. Le Général Mac Arthur devint une sorte de proconsul suprême tout en se gardant d'abolir le régime impérial. Les Etats-Unis avaient largement pris leur revanche sur le drame de Pearl Harbor. La terrible effusion de sang prenait fin.

Photo: collection J.-C. Vanbostal
P. Eygenraam



MULTI n.v.
Scheepsbouwkundig
Studiebureau
Engineering . Planning
Budgettering . Berekeningen
Supervisie

Wij beschikken over volgende computersystemen:
Autocad, Microstation, Nupas.

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10
Fax 0032 (0)3 710 58 11
E-mail: info@multi.be

NICE TO KNOW

Antwerpen is een maritiem erfstuk rijker

Op donderdag 8 juni 2000 is onder ruime belangstelling van de televisie (ATV) en de pers, de "KNOKKE" in Antwerpen aangekomen en afgemeerd aan het Kempisch Dok Nr 35A.

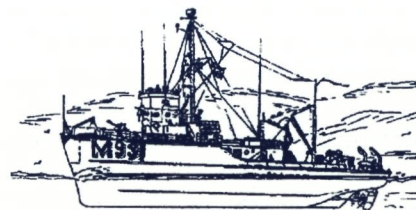
Wat voor velen als niet mogelijk werd beschouwd, is dankzij de inzet en gedrevenheid van een kleine groep maritieme enthousiastelingen toch gerealiseerd!

De stuwende kracht achter dit lovenswaardig initiatief is de "Vlaamse Maritieme Ruilvereniging V.Z.W." onder voorzitterschap van Leo Van Ginderen en anderzijds de "Vereniging ter Bevordering van de Maritieme Wereld V.Z.W." met als voorzitter Ludo Pauwels. Ook VOZMA (Vereniging Oudgedienden van de Zeemacht Antwerpen) zal nauw betrokken zijn bij de verdere realisatie van het "KNOKKE" project (Werkleider: Leo Lippeveld).

Eerst een woordje over het schip. Het betreft de ex MSC (Minesweeper coastal = Kustmijnenveger) M931 KNOKKE. Gebouwd in Oostende bij Béliard, Crighton & Cie N.V. onder bouwnummer 148, van 1953 tot 1955. Het schip behoort tot de Amerikaanse AMS60-klasse ook "Adjutant" genaamd (in tegenstelling tot het Nederlands en het Frans is adjutant in het Engels met een **T** i.p.v. **D**).

In dienst tot 2 mei 1977. Overgedragen in 1978 aan de 13e Seascouts VIKING - Gent; de Knokke lag daar sinds 18/11/78 en dit tot 8/6/00. Deze ex-mijnenveger is 44m lang, 8,3m breed en heeft een diepgang van 2,6m. Houten romp.

De bedoeling is het schip zo snel en zoveel mogelijk actief te benutten, als clubhuis van de V.M.R.; ook gaan op de Knokke in een nabije toekomst de maandelijkse ruilbeurzen plaatsvinden. Ook VOZMA gaat de Knokke



als clubhuis in gebruik nemen. Uiteraard wordt er ook gedacht aan tentoonstellingen in de eerste plaats met een maritiem karakter (foto's, schilderijen, enz.).

In verband met het terug in oorspronkelijke staat stellen van de Knokke, om hem later een plaats te verzekeren in het Bonapartedok, wordt er beroep gedaan op steun en hulp in natura en op financieel vlak.

- Wij hebben dringend behoefte aan vrijwilligers die actief mee willen werken aan dit project.

- Wij kunnen alle hulp in natura gebruiken zoals verf, hout e.d., die men ons gratis ter beschikking wil stellen.

- Het schip is volledig ontmanteld en heeft in 24 jaar geen droogdok meer gezien. Dit is een dure operatie die in de honderdduizenden loopt. Hier doen wij vooral beroep op bedrijven en privé-sponsors om ons financieel bij te staan.

Wij hopen op een goede respons en danken U bij voorbaat voor uw belangstelling en hulp!

L. Van Cant Lid V.M.R.



Foto: L. Van Ginderen

"PATRIMONIUM MARITIEM SOCIAAL CULTUURCENTRUM 931 KNOKKE V.Z.W."

Voorzitter: Ludo PAUWELS 075/27.45.49

Ondervoorzitter: Leo VAN GINDEREN 03/231.45.13

Werkleider: Leo LIPPEVELD 075/53.32.11

Message in a bottle (suite).

Rencontre après une attente de 44 ans

Le 1^{er} octobre 1956, Pierre Latinis rentre à Sainte-Croix à l'Esso/FN comme élève sous-officier canonnier pont. Vers le 15 octobre 1956, il reçoit ses premiers vaccins (au total 14 piqûres précise-t-il). "Consigné pour le week-end, je lis un journal Tintin dans lequel se trouve une annonce libellée comme suit: "Jeune Canadienne 19 ans aimant les plantes et les animaux cherche correspondant. Ecrire au bureau du journal". J'écris et deux semaines après je reçois ma première lettre du Québec".

Au total, Pierre va recevoir plus de 80 lettres de filles suite à cette annonce. Certaines lui apprennent que sa réponse est parue dans le journal canadien "Le Soleil de Québec" et "Oncle Nick" un journal destiné aux jeunes. L'annonce reprise dans ces journaux est ainsi libellée "Matelot Pierre Latinis Ecole candidats gradés de La Force Navale ECSO/FN à Sainte-Croix lez Bruges Belgique cherche correspondante".

Pierre se souvient: "Le Commandant de l'école de l'époque, l'Enseigne de vaisseau Glorie, intrigué par cet afflux de courrier du Canada, m'avait interrogé sur l'origine de ces lettres et leur contenu. Pour répondre à toutes ces jeunes filles, je dois distribuer à mes collègues les adresses de plusieurs correspondantes. A Sainte-Croix, on me surnomme déjà le Canadien. J'en suis très fier et très heureux".



Photo: collection P. Latinis

Les deux couples se sont rencontrés à l'aéroport de Dorval. Les Belges Jacqueline Hochstein et Pierre Latinis entourent les Québécois Murielle Tremblay et Jacques Simard.

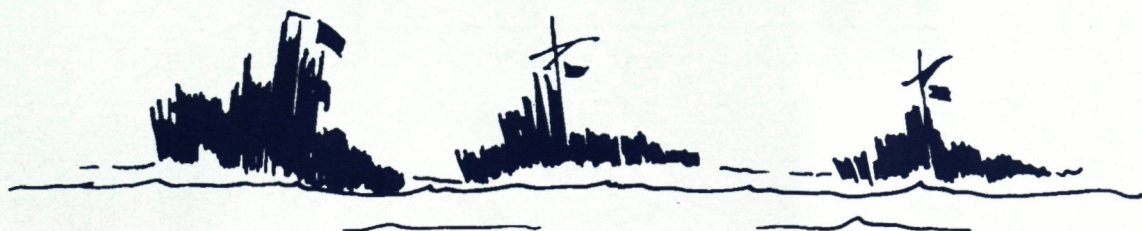
Il gardera finalement contact avec une seule de ces jeunes filles, avant d'être embarqué en 1957 à bord de l'HMS Océan. "Etant pour la première fois dans l'Atlantique, j'imaginais de lancer la bouteille pour atteindre les côtes du Canada, une bouteille qui devait être destinée à "ma" canadienne finalement retrouvée en Islande 42 ans plus tard, la suite vous la connaissez" (voir Neptunus n° 256 et 257).

Mais rattrapé par l'histoire, Pierre Latinis ne désire pas en rester là et il se met à la recherche de sa correspondante dont il a conservé toutes les lettres. Retrouvée grâce à l'administration communale de La Tuque, sa ville natale, leur échange de courrier reprit donc en septembre 1999.

La québécoise, Murielle Tremblay, qui se souvenait encore vaguement de son correspondant, est maintenant mariée, a deux filles et habite à présent Cap-Saint-Ignace.

Pierre Latinis et son épouse viennent de passer une semaine au Canada et ont séjourné chez Mme Tremblay et son mari. Nos Canadiens viendront eux en Belgique en 2002.

J-C Vanbostal



De Marine droeg zijn (klein) steentje bij tot het welslagen van de NOVA SCOTIA International Tattoo 2000

Op 19 juli vertrokken IMC Rudy Eneman en IMC Serge Becelaere naar Halifax Canada op uitnodiging van Captain Bill Eberts, kapelmeester van de Atlantic Area Army Band.

Tijdens die periode greep de Nova Scotia International Tattoo plaats. Deze Tattoo is de grootste jaarlijkse indoor show ter wereld met meer dan 2000 deelnemers uit tien verschillende landen. België werd vertegenwoordigd door de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht.

Het evenement is een aaneenschakeling van muziek, dans, drama, humor, militaire hoogstandjes en veel meer. Oorspronkelijk gestart in 1979 was de Tattoo een tweedaags gebeuren dat nu uitgegroeid is tot een tiendaagse massa-manifestatie. Tien uitverkochte voorstellingen bijgewoond door een kleine 100.000 man in het Halifax

Metro Center, een Ijshockey-ring, thuisbasis voor de Halifax Mooseheads. Integrale televisieuitzending van het spektakel gebeurt op het einde van het jaar. Tussen de verschillende voorstellingen door dienen de diverse deelnemende groepen nog mee te doen aan straatparades en worden talrijke concerten gegeven.

Toen de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht problemen kreeg met haar verbindingsofficier vroeg de Kapelmeester Cdt Crepin A. ons, om de taak van verbindingsofficier over te nemen.

Tussen de talrijke repetities door moest voor transport gezorgd worden, dienden personeelsleden afgevoerd naar het ziekenhuis, gerepatriëerd naar huis enz....

Talrijke kleinere en grotere problemen die de kop opstaken doch tot voldoe-

ning van de muzikanten van de luchtmacht door de LO's werden opgelost. We konden het voor mekaar krijgen om een excursie te organiseren naar Lunenburg en Peggy's Cove, voor iedereen een aangenaam tijdverdrif in een zeer drukke periode. Lange dagen en korte nachten.

Aangezien de mensen van de Luchtmacht door omstandigheden onderbe-mand waren (dit was zeker niet te zien aan hun prachtprestatie zowel op muzikaal als militair vlak) werden de mensen van de Marine gevraagd om tijdens de openingsscène en enkele straatparades de nationale driekleur te dragen. Deze opdracht werd aanvaard, en met fierheid werd dagelijks het Belgische Marine uniform getoond aan de vele tienduizenden aanwezigen. Onder de vele deelnemers waren leden van The Band of the Ceremonial Guard, The Stadacona Band of the Maritime forces Atlan-



tic, the Central band of the Canadian Forces, the Atlantic Area Army band (triple A band) die vorig jaar de dagen van de Marine mee mocht op-luisteren, the Maritime Forces Atlan-tic Naval Display, Canadese Moun-ties te paard, een fantastisch jeepdis-play, the Paris Police met een aantal adembenemende nummers, een im-mens koor, the Nova Scotia tri-ser-vise Cadets, the Tattoo Gymnasts, the Wood manufacturing Company Brass Band, verschillende pipes and drums bands, the GYM wheel team Taunusstein, het Heeresmusikkorps uit Koblenz, het Trompettenkorps be-reden wapens uit Nederland, the IMPS motorcycle displayteam, Cel-tic Isle Dance Company, the Rythm Project uit Amerika, een Koreaans Taekwondo display team, en last but not least de Koninklijke Muziekkap-el van de Luchtmacht.

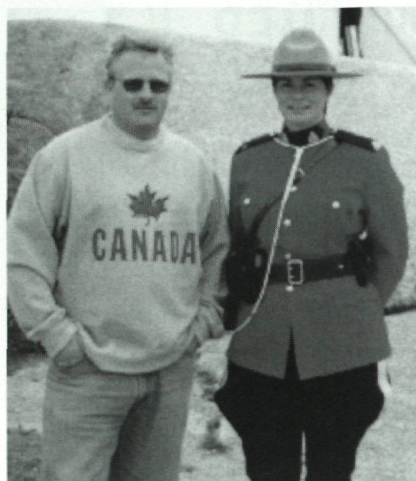
Waar in het begin, voor veel deelne-mers, het einde van het evenement zo

vlug mogelijk mocht komen waren er op het einde veel mensen die echt ver-langden dat het nog enkele dagen lan-ger zou duren. Artiesten, of het nu acteurs of muzikanten zijn, leven im-mers van het applaus van het talrijk opgekomen publiek.

Zoals het de Marine-traditie past werden vrienden voor het leven ge-maakt en hopen de Canadese organi-satoren ook eens de band van de Ma-rine onder hun deelnemers te kunnen verwelkomen. Wie weet...

Na drie weken vloog een Airbus van de Luchtmacht een vermoeid, maar uiterst voldaan team naar huis terug.

Een week later konden beide dood-vermoeide LO's hun talenten botvie-ren op een Zweedse Militaire muziek-kapel die, mede dankzij hun deelna-me, van de taptoe op de Grote markt te Brussel een groots succes maakte.



Rudy Eneman met een "lieve" Canadese collega

Tekst/foto's: R. Eneman



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1
TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

"La MER: l'autre front belge de 1914 - 1918" ...

... est le titre judicieux d'une belle exposition inaugurée fin juin dernier au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles et que l'on pourra admirer tous les jours (sauf le lundi) pendant une durée de 6 mois au moins.

Depuis la commémoration du 80^e anniversaire de la fin de la Première Guerre mondiale en 1998, l'essentiel de l'extraordinaire collection que possède le Musée sur ce conflit refait donc l'objet d'une présentation claire et très éducative, dans un espace certes limité, mais fort bien conçu.

La première guerre mondiale fut essentiellement terrestre, les grandes batailles navales restant exceptionnelles. Hormis quelques dégâts collatéraux causés par un petit nombre de "corsaires" allemands tels que l'EMDEN par ex., qui sillonnèrent les différentes mers du globe, les marines alliées dominèrent largement l'ensemble des océans. Les flottes de guerre britanniques et allemandes qui se firent face en Mer du Nord, n'engagèrent véritablement le combat que lors de la célèbre bataille du Jutland en mai 1916.

Alors que les Alliés s'attachaient à assurer le blocus maritime et économique de l'Allemagne, l'ennemi essayait lui, essentiellement avec ses

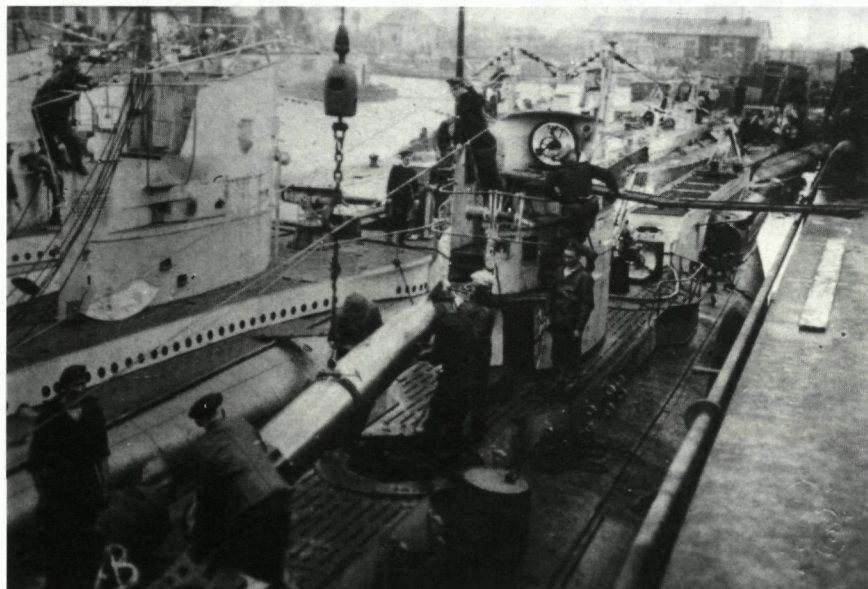
sous-marins, de couper l'approvisionnement par mer de la Grande-Bretagne et de la France. Mais dès la mise en place du système de convois, en mai 1917, les pertes alliées diminuèrent tandis que le nombre de sous-marins allemands coulés augmentait de façon importante. A la fin de la guerre, sur un total de 178 U-boote engagés - alors que l'Allemagne n'en avait que 28 en service en 1914! - 80 furent coulés en Manche, entraînant avec eux plus de 1.000 marins.

Au 11 novembre 1918, les pertes en vies humaines, sous pavillon belge, s'élevèrent à 284 officiers et marins, auxquels il faut encore ajouter 160 autres marins belges qui disparurent en mer sous pavillons alliés. Rappelons enfin, que sur les 125 navires de mer composant notre flotte marchande en 1914, 52 disparurent dont 46 furent avec certitude, coulés du fait de l'ennemi. Des 12 grands voiliers d'avant-guerre, seuls 4 subsistèrent, dont nos 2 voiliers-école, l'**Avenir** et le **Comte de Smet de Naeyer II**.



Réalisée en collaboration avec la Marine, le M.R.A. et sa Section Marine, l'équipe de NAVIDOC et de nombreuses autres personnes qui prêtèrent leur concours et/ou objets personnels, cette exposition illustre différents aspects, parfois mal connus, de ce conflit. Par l'iconographie ou l'objet de marine sont ainsi abordés des thèmes tels que le Service d'Annexes flottantes, le Dépôt des Equipages, les pêcheurs en temps de guerre, les malles-poste, les navires-écoles belges, le pilotage, la Flandern-flotille, les batteries côtières allemandes, la campagne de l'Est-africain allemand, etc., etc.

Ajoutons enfin que parallèlement à cette manifestation, l'a.s.b.l. Les Amis de la Section Marine du Musée a publié une intéressante étude, bilingue, intitulée: "Le corps de torpilleurs et marins - Het korps torpedisten en zeelieden" qui donne un aperçu historique très fouillé, sur l'origine, la vie et la disparition de cette ex-entité maritime belge. Issue de la Grande Guerre elle fut "torpillée" par un A.R. daté du 9 juillet 1926! Présentée comme numéro spécial de leur revue trimestrielle "La Flamme - De Wimpel" (p.v.: FB 350.-), cette analyse d'une cinquantaine de pages riches d'illustrations souvent inédites, est fort bien structurée et complètera idéalement la visite de l'exposition.



*Photos: Musée de l'Armée
Saint Bernard du Spuikom*



WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

Door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen

Lens - Lensen - Lenzen

Lens is een woord dat in ons marinemidden altijd wat miskend is geweest. Het duurde jaren alvorens het, samen met z'n afleidingen en samenstellingen, een plaats kreeg in het spraaktaalgebruik aan boord. Maar ook nu nog ligt bij de doorsnee-marineman **Bilgespomp** gemakkelijker in de mond dan **Lenspomp**. De oorzaak hiervan ligt, net als bij zoveel andere woorden, voor de hand. Er is: gebrek aan kennis van eigen taalrijkdom, de invloed van het Engels en de geringe inspanning die in het verleden bij ons gedaan werd om de mensen in opleiding de juiste termen en uitdrukkingen bij te brengen.

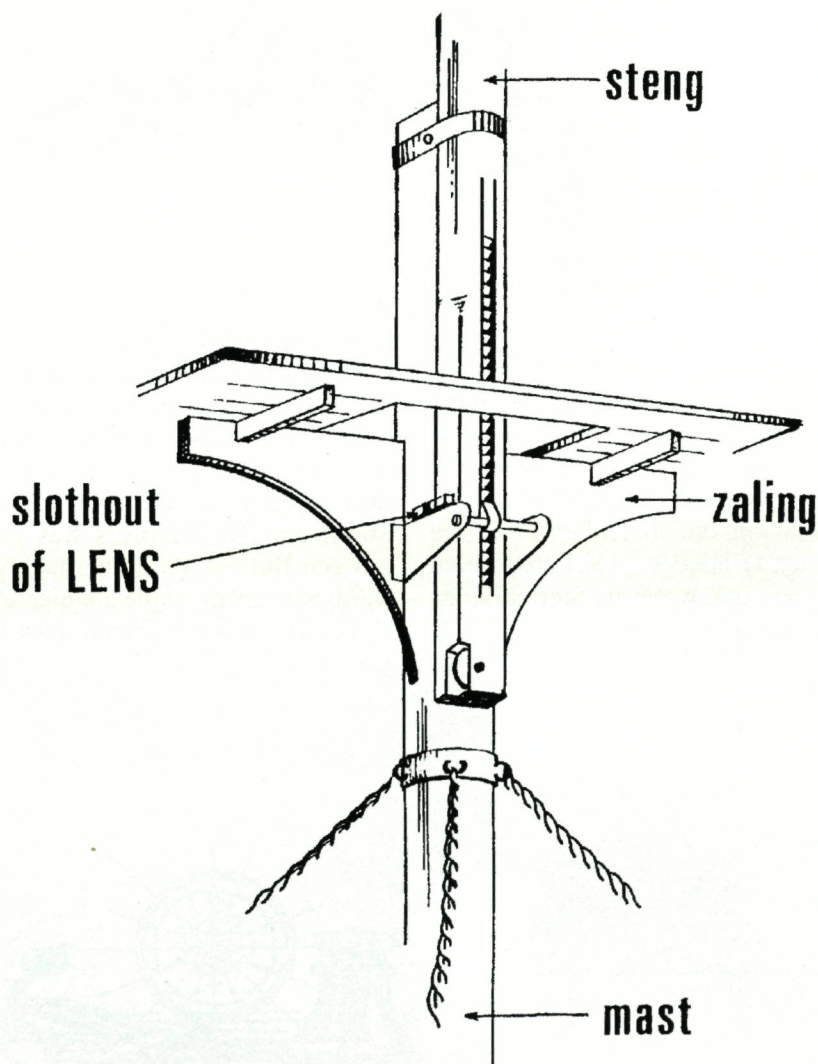
Lens heeft in het Nederlands, een viertal maritieme betekenissen. Een eerste hiervan is Lens in de betekenis van Leeg. Hierbij horen de volgende uitdrukkingen thuis:

- De pomp is lens (ze heeft geen water meer).
- Het flesje is lens (leeg).
- Hij is lens (zijn geld kwijt).
- Het schip lens pompen (leeg-pompen).

Deze bewerking gaf aanleiding tot een reeks samenstellingen die we in een paar zinnen kunnen samenvatten. De **Lensinrichting**, een inrichting tot lens - of leeg - pompen van een schip,

bestaat uit de **Lensleiding** en de **Lenspomp**. De van **Lensflessen**, een soort korf die verstopping moet

voorkomen, voorzien zijnde zuigenden van de lensleiding, de zogenaamde **Lenspypen**, bevinden zich in de



Lensputten, die in de vullings van de aangesloten compartimenten zijn aangebracht en waarin het Lenswater zich verzamelt. Bij de inrichting behoren ook nog de **Lensafsluiters**, de **Lenskleppen** en de **Lensverdeeltkast**.

Een tweede betekenis van Lens komt voor in de uitdrukkingen:

- Ter Lens (af)lopen): met zeer weinig of geen zeil voor de wind weglopen.
- In de Lens leggen: voor anker liggen met bepaalde zeilen bij om niet onder invloed van de stroom over het anker heen te drijven.
- Ter Lens gaan of in de Lens gaan: de zeilen met ruime schoten ter windvang stellen.

Daaruit ontstond het woord **Lenzen** in de betekenis van bij stormweer recht voor de wind op de zee weglopen (fuir devant la lame), onverschillig of dit met zeilschip of werktuigelijk voortbewogen vaartuig gebeurt. Uit de oude zeiltijd stammen echter nog de volgende uitdrukkingen. Het voor top en takel lenzende houden, dit is zonder enig zeil voor de storm weglopen. Voor de gereefde fok lenzen, zonder een ander zeil bij te hebben staan dan de gereefde fok.

Ook het woord **Lenspoort** is hieruit afgeleid. Oorspronkelijk waren het de poortkleppen van de kajuitspoorten in de spiegel van een schip, die stevig en goed sluitend moesten gemaakt zijn om bij het Lenzen de zee buiten te houden. De Lenspoorten werden ook wel eens Stormblinden genoemd.

Tegenwoordig is de Lenspoort een opening in de scheepsboord vlak boven het dek, veelal voorzien van een scharnierende poort (de Kamina had er een paar ter hoogte van het kombuis) waardoor overslaand water in zee terugloopt.

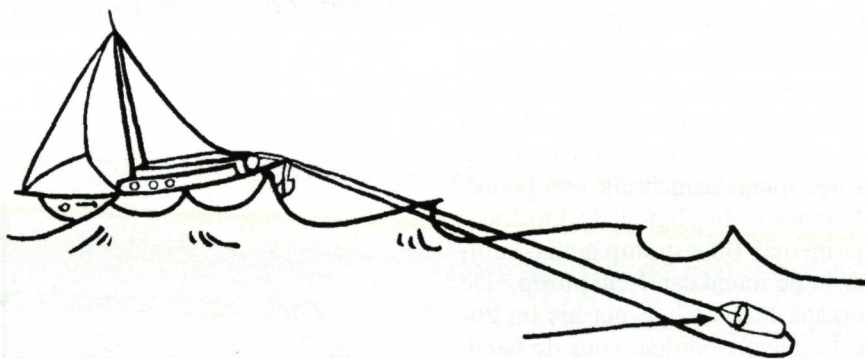
Een Lenspoort is groter dan een Spiegat of Spijgat (gat in een scheepsdek dienende om daarop gestort water buiten boord te voeren, meestal voorzien van een rooster). De vorm Spui-gat heeft dezelfde betekenis als spie-of spijgat maar enkel in de zegswijze: Dat loopt de spuigaten uit (dat gaat te ver).

Uit **Lenzen** werd ook de term **Lenszak** afgeleid zijnde een soort drijfanker gebruikt bij het landen van een reddingssloep bij hoge zee.

van voor breed en scherp was met spitse punt, doch zonder weerhaken, waardoor ze niet bleef steken en teruggetrokken kon worden. Door het herhaaldelijk steken werden het dier veel wonden toegebracht wat het uitputte door bloedverlies. Eens zover gebruikte men de Stootlens, een 6 voet lange werplens, waarvan het achtereinde voorzien was van een holte of koker, waarin een 8 voet lange stok gestoken werd.

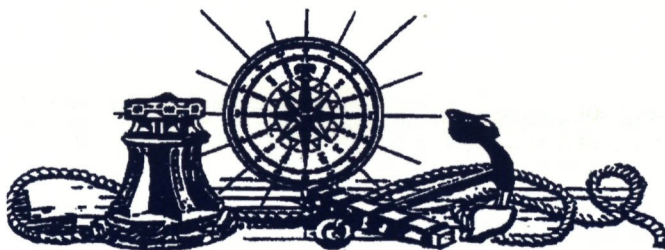
Uit de bewerking ontstond het werkwoord **Lenzen**, met de spies doorsteken. Het woord wordt ook wel gebezigd voor andere spiesen die bij de jacht in de poolstreken dienst doen. Zo spreekt men van het lenzen van robben en zeekoeien.

Blijft dan nog een vierde maritieme



In de derde betekenis was Lens een spies van bijzondere vorm door de walvisvaarders gebruikt om geharpoeneerde zeezoogdieren af te maken. Omstreeks 1650 bestond de lens uit twee vormen, de **Werplens** en de **Stootlens**. De Werplens was vast aan een lijn net als de harpoen en werd ook op dezelfde manier gebruikt. Het was een ijzeren spies die

betekenis van het woord Lens, die van een spie door een gat gestoken om te verhinderen dat een voorwerp van zijn plaats schuift. Hiervan vinden we een toepassing bij het opzetten van een steng. Deze wordt door Stengewindrepen gehesen tot het Slothout er kan worden ingezet. Dit slothout wordt Lens genoemd. (Zie schets op vorige bladzijde).



Scheepseemblemen verzamelen

Dat verzamelaars soms de meest ondenkbare objecten collectioneren is algemeen geweten. Het zal dan ook niemand verwonderen dat er verzamelaars zijn die zaken bijhouden waarvan de meesten onder ons zich van het bestaan ervan niet bewust zijn. Zo verzamelt Dirk Neyts uit Duinbergen ship's badges, emblemen van oorlogsschepen...



"Mijn interesse voor schepen en de scheepvaart gaat terug tot mijn kinderjaren. Opgegroeid in een Heists vissersmilieu begon ik al heel vroeg postkaarten van schepen te verzamelen. Zo kreeg ik jaren geleden toevallig ook een scheepseembleem van een oorlogsschip in handen. Sindsdien doe ik al het mogelijke om dergelijke emblemen te bemachtigen", vertelt Dirk Neyts.

Zeldzaam

"Het verwerven van zo 'n schildje is niet evident, als men weet dat ze normaal alleen worden gegeven aan hoogwaardigheidsbekleders, bij speciale gelegenheden of onder schepen zelf worden geruild. De Britse schepen hebben ze zelfs nooit in voorraad. Willen ze er een presenteren dan worden ze speciaal aan boord gegoten en met de hand geschilderd. Vroeger werd hiervoor brons gebruikt, later pleister, nu meestal polyester. Momenteel bezit ik er al meer dan tweehonderd, het overgrote deel van voor de Tweede Wereldoorlog".

"Dit is eigenlijk wat nu nog overblijft van de vroegere boegbeelden. Het boegbeeld drukte "de geest" van het schip uit. Nog meer dan nu werd een schip vroeger als een levend (meestal vrouwelijk) wezen beschouwd. In

het Engels wordt een schip daarom nog altijd als "she" aangesproken. In de vorige eeuw werden de schepen volgens eenzelfde patroon in ijzer, later in staal, gebouwd. De vaartuigen leken zo goed op elkaar dat de bemanningen ervan zelf een herkenningsteken, een embleem, gingen hanteren. Heel dikwijls werden humoristische of satirische kentekens gekozen. Om hieraan een eind te maken en om uniformiteit te brengen heeft de Britse admiraliteit in december 1918 dwingende regels opgelegd.

Het ontwerp en het gebruik van scheepseemblemen werd van toen af door een heraldische wet geregeld. Schepen met namen die vroeger al eens werden gebruikt, behouden het oorspronkelijke embleem. Voor elk schip met een nooit eerder gebruikte naam, wordt een nieuw embleem ontworpen. Een commissie van de admiraliteit buigt zich over de voorgestelde ontwerpen. Een van de belangrijkste criteria blijft het niet-ridiculiseren of compromitteren van de naam van het schip. Voor een aangenomen



Dirk bij zijn unieke verzameling scheepseemblemen

Foto: B. Proot

ontwerp werd op de Royal Navy-werven van Chatham in Kent een houten mal gemaakt. Vóór het gebruik ervan werd deze mal altijd gedurende een aantal weken in Londen aan het publiek voorgesteld, waarna het werd gebruikt om het eerste embleem van het schip in Chatham te gieten. Dit schild werd vooraan op de brug van het nieuwe schip aangebracht. Vroeger kon men aan de vorm van het wapenschild bovendien ook het soort schip herkennen.

Zo waren de emblemen van slagschepen oorspronkelijk rond, deze van kruisers vijfhoekig, destroyers kregen een embleem in schildvorm. Vliegdekschepen en duikboten werden heraldisch over dezelfde kam geschoren en kregen een embleem in schildvorm. Vliegdekschepen en duikboten werden heraldisch over dezelfde kam geschoren en kregen een embleem in diamantvorm. Tot slot hanteerde men een vierkantig op de punt geplaatst kenteken voor opleidingsvaartuigen. Het embleem van het schip droeg een kroon, dat van haar sloepen echter niet. De emblemen van de moderne, naoorlogse Britse oorlogsschepen zijn allemaal rond met kroon. De Britse regels werden grotendeels internationaal overgenomen".

De emblemen prijken op alle documenten van het schip en worden ook al geruime tijd gebruikt ter versiering van de kanonloopafsluiters. In het Frans spreekt men dan ook van "tape de bouche".

De collectie van Dirk Neyts omvat schildjes van oorlogsschepen van zowat vijftien verschillende landen. Naast de emblemen zelf ging Dirk ook op zoek naar literatuur over dit onderwerp, vaak nog veel moeilijker te vinden dan de emblemen zelf. Nog zeldzamer zijn de oorspronkelijke ontwerptekeningen voor een nieuw embleem.

Kunstobjecten

De verzameling groeit langzaam omdat de emblemen heel vaak slechts op sloperijen te vinden zijn. Ze worden als echte kunstobjecten door antiquairs gezocht. Vaak vindt men ze dan ook terug in loten maritieme antiek op veilingen bij internationaal gerenommeerde veilingshuizen als Sotheby's en Christie's, waar ze meestal hoge prijzen halen.

"Onder mijn verzamelstukken kan ik al heel wat zeldzame scheepsschildjes rekenen. Het zeldzaamste stuk

van mijn verzameling is een 'badge' van het Britse Koninklijke Yacht 'Britannia'. Ik kon dit op de kop tikken kort nadat het schip officieel buiten dienst werd gesteld. Een ander zeldzaam exemplaar is dat van het splinternieuwe Franse vliegdekschip 'Charles de Gaulle'. Dit door kernenergie aangedreven schip haalde recent nog de wereldpers toen bij de proefvaarten bleek dat het landingsdek iets te kort was voor het geplande nieuwe type gevechtsvliegtuig. Ook slaagde ik erin van menige Amerikaanse atoomduikboot een "crest" – want zo noemen ze dat in de States – te bemachtigen", zo vervolgt onze gedreven verzamelaar. Andere bekende schepen in de collectie zijn ondermeer de zeilschepen 'Amerigo Vespucci' (Italië), het Russische 'Sedov', de Franse 'Belle Poule' en 'Etoile' en de Portugese opleidingszeilschepen 'Sagres' en 'Creoula'.

Wie thuis nog 'crests', 'tapes de bouche', 'ship's badges' of gewoon scheepseemblemen zou liggen hebben en er geen waarde aan hecht, kan contact opnemen met:

Dirk Neyts op 050/51.52.24.

F. Neyts

TENTOONSTELLING "MEI 1940 in kleur"

13 mei – 11 november 2000

Het is nu 60 jaar geleden dat de Duitse "Blitzkrieg" over ons land raasde. Alhoewel de Britse en Franse legerstaven slechts "enkele dagen weerstand" van het Belgisch leger verwachtten, duurde deze weerstand bijna drie weken. Het hardnekkig vastklampen aan de eigen grond maakte een massale inscheping van Franse en vooral Britse troepen rond De Panne en Duinkerke mogelijk.

Ter gelegenheid van deze verjaardag loopt te Raversijde de tentoonstelling "Mei 1940 in kleur". Deze tentoonstelling brengt een beeld van de laatste dagen van de Achttiendaagse

Veldtocht. Van koning Leopold III zijn het originele uniform uit deze periode en zijn persoonlijke onderscheidingen tentoongesteld. Ook de burgerbevolking op de vlucht wordt niet vergeten. Nauwelijks bekende foto's en nauwkeurig opgebouwde reconstructies doen deze dagen herleven. Indrukwekkend is ongetwijfeld de evocatie van de capitulatie, die gesymboliseerd wordt met een massa achtergelaten legertuig.

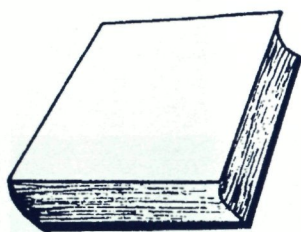
De tentoonstelling kwam tot stand in samenwerking met het Archief van het Koninklijk Paleis, het Museum van de Dynastie, het Koninklijk Museum van het Leger en het Soma. Uit deze laatste instelling is trouwens een spectaculaire reeks kleuropnames uit

de periode mei '40 aanwezig, waarnaar de titel van de tentoonstelling verwijst.

Deze tentoonstelling en herdenkingen zijn een aanleiding tot het opbouwen van een netwerk tussen drie grote musea van de Tweede Wereldoorlog, respectievelijk in België (Atlantikwall Raversijde), Frankrijk (La Coupole, Helfaut) en Groot-Brittannië (Hell Fire Corner, Dover).

**Info: Domein Raversijde
Duinenstraat 147, 8400 Oostende**

**Tel. 059 70 22 85
Fax 059 51 45 03**



BOEKBESPREKING

F. Neyts

"Seapower and Space"

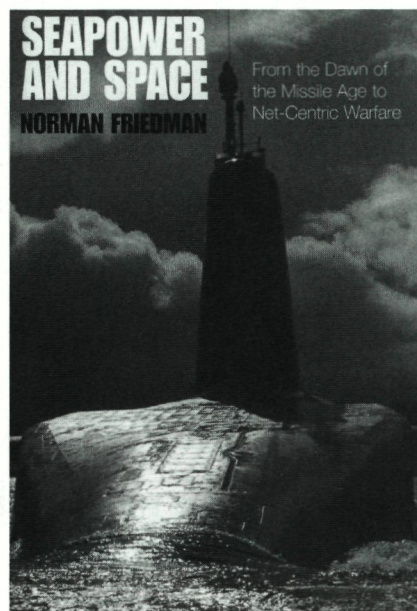
Marines zijn de belangrijkste gebruikers van militaire technologie in de ruimte. In "Seapower and Space, From the Dawn of the Missile Age to Net-Centric Warfare", geeft Norman Friedman, een internationaal erkend historicus en militair specialist, voor het eerst een volledig overzicht van de ontwikkeling van ruimtevaarttechnologie met de impact ervan op oorlogs- en handelsvloten, zowel wat navigatie, communicatie, fotografie, elektronische herkenning als 'over-the-horizon' raketten betreft.

De recente Golf-Oorlog en de Oorlog in Kosovo zijn slechts twee voorbeelden van hoe verregaand de invloed van de informaticatechnologie op de oorlogvoering is.

De lezer van het boek zal dan ook beter begrijpen in welke richting de NAVO-landen in de komende jaren hun technologische keuzes zullen richten.

Het boek, 384 pagina's dik, biedt de lezer een science-fiction verhaal dat werkelijkheid werd.

"Seapower and Space" (ISBN 1-86176-004-3) door Norman Friedman werd uitgegeven door Chatham Publishing en kost £ 25. Bestellen kan bij de uitgeverij 61 Frith Street, London W1V 5TA, UK.



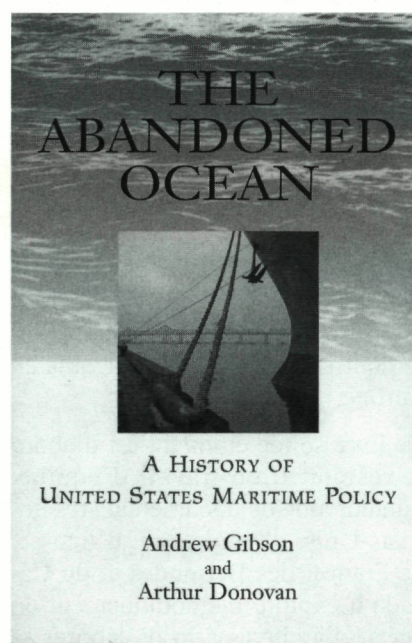
"The Abandoned Ocean"

Bij de University of South Carolina Press in de VS verscheen onder de titel "The Abandoned Ocean" een buitengewoon interessant boek. De ondertitel 'A history of United States Maritime Policy' spreekt boekdelen en maakt de rode draad uit van het waardevol werk van Andrew Gibson en Arthur Donovan. In hun boek bieden de auteurs een diepgaande studie van de maritieme politiek van de Verenigde Staten vanaf de oprichting van een handelsvloot kort na de Revolutie van twee eeuwen geleden tot de radicale industriële veranderingen van eind twintigste eeuw. Zo verduidelijken zij de verstrengelde belangen tussen de handelsvloot, de scheepbouwsector en de militaire vloot van de VS. Bovendien bieden zij in hun boek een verklaring waarom de Verenigde Staten, hoewel

economische grootmacht nummer één, nooit een vooraanstaande handelsvloot konden uitbouwen. In dat kader biedt "The Abandoned Ocean" een historisch overzicht van de federale overheidsmaatregelen om (al dan niet succesvol) de handelsvloot te ondersteunen.

In een slotwoord pleiten Andrew Gibson en Arthur Donovan voor een accentverschuiving waarbij de handelsvloot en niet langer de oorlogsvloot alle aandacht zou krijgen.

"The Abandoned Ocean" (ISBN 1-57003-319-6) kost \$39.95, telt 362 pagina's en talrijke verduidelijkende tabellen. Bestellen kan bij University of South Carolina Press, 937 Assembly Street, Carlonia Plaza, 8th Floor, Columbia, South Carolina 29208.



"PC aan boord"

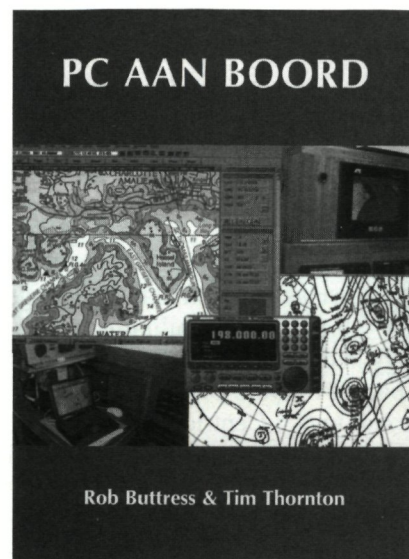
Heel veel zeilers maken elke dag gebruik van PC's, zowel thuis als op kantoor. PC's maken het leven gemakkelijker en meer productief, en bovendien dienen ze ook voor vermaak.

Hetzelfde geldt op zee: steeds meer zeilers ontdekken hoe nuttig het is om een PC aan boord te hebben, zeker met de huidige goedkope PC's en betaalbare maritieme software. Maar waar beginnen? Er is zoveel op de markt dat een keuze maken niet altijd even gemakkelijk blijkt. Het boek "PC aan boord" geeft inzicht hoe je een PC aan boord kan gebruiken om het plezier in het zeilen te vergroten. Het geeft nauwkeurige informatie en verlicht de navigatieberekeningen

aanzienlijk. "PC aan boord" geeft richtlijnen voor de keuze van een PC en adviseert tevens inzake de keuze voor allerlei software: getijdeberekeningen, routeplanning, kaartplotten, prestatieanalyse, training, weerinformatie, communicatie en internet. Te oordelen naar deze onderwerpen zal het duidelijk zijn dat het boek ook buiten de zeilvaart nuttig kan zijn. Een echte aanrader!

"PC aan boord" (ISBN 90-6013-119-3), een uitgave van Uitgeverij De Alk BV uit het Nederlandse Alkmaar, kost 49,90 gulden en is verkrijgbaar in de boekhandel en watersportzaak.

In ons land worden de publicaties van De Alk verspreid door Uitgeverij Agora uit Aalst, Tel. 053/78.87.00



"LA FLOTTE EUROPEENNE DE LA CONFEDERATION SUDISTE"

C'est le volet "conflit sur mer" de la guerre de Sécession, ce tragique conflit américain du milieu du XIX^e siècle, qui est relaté ici avec brio et force documents, illustrations, annexes, fiches techniques, planches et plans de navires. L'ouvrage de Serge Noirsain couvre toutes les opérations de la marine confédérée en Europe ainsi que l'histoire de ses navires de guerre et marchands.

L'auteur qui est vice-président de la Confederate Historical Association of Belgium (C.H.A.B.), nous relate l'histoire de cette marine Sudiste qui a réussi à se constituer une petite flotte dont les navires furent acquis en Europe.

Ce livre solide et vivant est d'abord le résultat d'un travail d'équipe: l'auteur aidé de documentalistes des Etats-Unis, d'Angleterre, d'Ecosse, de France, des Bermudes et du Canada a exploré méthodiquement un océan d'archives afin d'élaborer sa monumentale étude.

L'ouvrage flirte avec l'actualité en retraçant l'épopée de la corvette Alabama, coulée le 19 juin 1864 devant Cherbourg par la frégate fédérale Kearsarge. L'épave de l'Alabama fut retrouvée par le sonar du chasseur de mines français Circé en octobre 84. Depuis lors de nombreuses pièces de ce navire sont régulièrement remontées à la surface, la plus importante à ce jour étant le canon Blakely de 3,5 tonnes restauré par un sous-traitant de l'EDEF; cette relique est en passe d'être livrée à la curiosité du public...

La Flotte Européenne de la Confédération Sudiste par Serge Noirsain

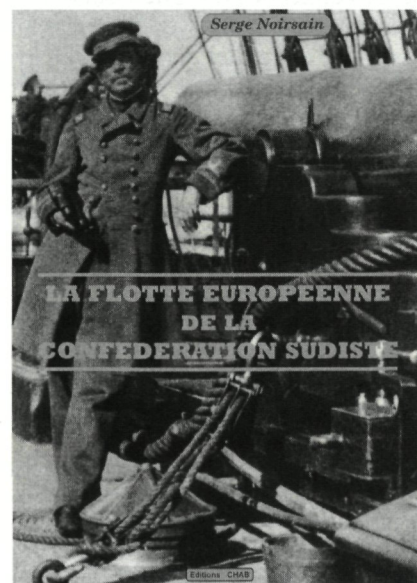
Préface de U. Bonnel. Mise en page et traitement des images par G. Hawkins. 200 illustrations, 12 planches de plans de navires. Bruxelles, Ed. de la C. H. A. B. (Bruxelles), mai 2000, 228 pages, bibliographie, index; 200 x 280 mm Tirage: 1100 ex.

Ce livre peut-être commandé en versant la somme de 800Fr+50Fr de frais de port sur le compte:

473-6090311-30 de NEPTUNUS

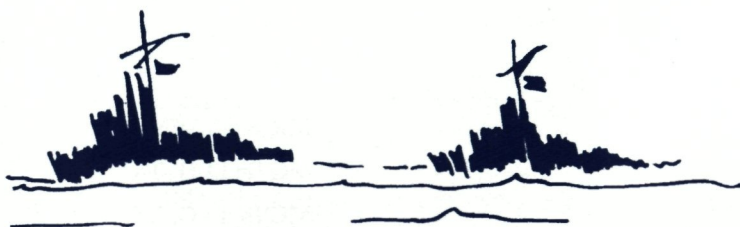
PB 17 8400 OOSTENDE

J.-C. Vanbostal



AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE
ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer - Numéro de coque	Land - Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
ANTARES	M770	FR	12/05/2000	15/05/2000	GENT
RAIDER	P275	UK	20/05/2000	21/05/2000	OOSTENDE
AREZZO	L111	UK	06/06/2000	07/06/2000	OOSTENDE
GUAUHEMOC	A07	MEX	22/06/2000	26/06/2000	GENT
SOMERSET	F82	UK	13/07/2000	17/07/2000	ZEEBRUGGE
PHILIPS VAN ALMONDE	F823	NL	13/07/2000	16/07/2000	ZEEBRUGGE
CAMPBELL	W909	USA	13/07/2000	16/07/2000	ZEEBRUGGE
L'AUDACIEUSE	P682	FR	13/07/2000	17/07/2000	ZEEBRUGGE
L.E.ORLA	P41	IR	13/07/2000	16/07/2000	ZEEBRUGGE
MOSEL	A512	D	13/07/2000	18/07/2000	ZEEBRUGGE
CROMER	M103	UK	13/07/2000	18/07/2000	ZEEBRUGGE
HELLEVOETSLUIS	M859	NL	13/07/2000	18/07/2000	ZEEBRUGGE
WEILHEIM	M1059	D	13/07/2000	18/07/2000	ZEEBRUGGE
SMOLNIY	210	URSS	14/07/2000	17/07/2000	ZEEBRUGGE
MEERSBURG	A1418	D	14/07/2000	17/07/2000	ZEEBRUGGE
ORP KRAKOW	823	POL	14/07/2000	17/07/2000	ZEEBRUGGE
POHJANMAA	O1	FIN	19/08/2000	22/08/2000	ANTWERPEN



KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

1MC	B. DEGRAEVE	26/06/2000	1MR	P. PLASMANS	26/06/2000
1MC	L. DEBOUVRY	26/06/2000	1MR	O. SANDERDS	26/06/2000
1MC	H. DEGEYTER	26/06/2000	1MR	B. SIMON	26/06/2000
1MC	D. DEMEULENAERE	26/06/2000	1MR	G. THIRRY	26/06/2000
1MC	E. DEPOORTER	26/06/2000	1MR	P. VAN DE VELDE	26/06/2000
1MC	T. DESCHAUMES	26/06/2000	1MR	C. VAN LOMBERGHEN	26/06/2000
1MC	S. DURIAU	26/06/2000	1MR	E. VAN LOOCKE	26/06/2000
1MC	L. FEYS	26/06/2000	1MR	M. VANACKER	26/06/2000
1MC	M. HOLLEVOET	26/06/2000	1MR	F. VERKOUILLE	26/06/2000
1MC	R. JODTS	26/06/2000	1MR	G. VERMOOTE	26/06/2000
1MC	J. LEDAIN	26/06/2000	MTR	F. VOLONT	27/06/2000
1MC	B. LOUIS	26/06/2000	KMC	P. BOXUS	26/06/2000
1MC	K. ROOSE	26/06/2000	KMC	L. GOETHALS	26/06/2000
1MC	I. RYS	26/06/2000	KMC	E. LENOIR	26/06/2000
1MC	B. SPIESSENS	26/06/2000	KMC	E. VANDENBOSCH	26/06/2000
1MC	R. STEYAERT	26/06/2000	QMC	R. KALBUSCH	26/12/1999
1MC	Y. ZEEBROEK	26/06/2000	KMC	R. BEELAERT	26/06/2000
1MR	D. ADRIAENS	26/06/2000	KMC	G. CATRYSSE	26/06/2000
1MR	F. ARVICUS	26/06/2000	QMT	P. WEINDORF	26/06/2000
1MR	T. CABU	26/06/2000	KMT	J.-P. VERSTRAETE	26/06/2000
1MR	M. COUCKE	26/06/2000	QMT	G. PICCININI	26/06/2000
1MR	V. DELAGRENSE	26/06/2000	KMT	W. WELLENS	26/06/2000
1MR	A. FIEREMANS	26/06/2000	MA1	A. ENGLEBERT	01/06/2000
1MR	C. FRANCOIS	26/06/2000	MA1	F. WUESTENBERGS	01/06/2000
1MR	M. FRESSON	26/06/2000	MA1	J. GALLET	01/06/2000
1MR	B. JOOSTEN	26/06/2000	MA1	I. DIERICKX	01/06/2000
1MR	F. KELLERMAN	26/06/2000	MA1	B. VAN DEN ABEELE	01/09/2000
1MR	P. KIMPE	26/06/2000	MA1	T. REYNIERS	01/02/2000
1MR	B. LEJEUNE	26/06/2000	MA1	L. ARTUSO	01/02/2000
1MR	I. LEPOUTRE	26/06/2000	MA1	P. WAEYAERT	01/02/2000
1MR	M. PEETERS	26/06/2000	MA1	J. DEMADE	01/02/2000
1MR	Y. PHILIPS	26/06/2000			

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:

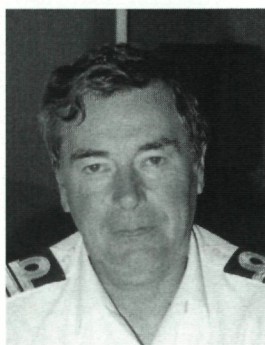


FKP (R.Hr.) R. STRUMANE

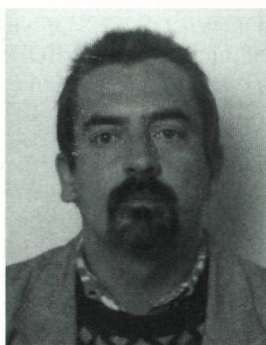
1MR S. VIAENE
1MC (b.d.) G. TANGRE
1MC (b.d.) G. VEREECKEN
1MC (b.d.) A. VERHULST
KMT (b.d.) S. BOVY

Met rust

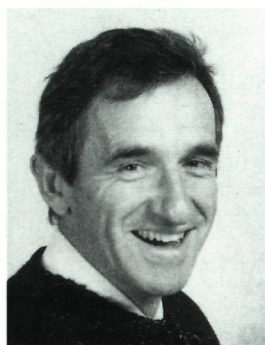
Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



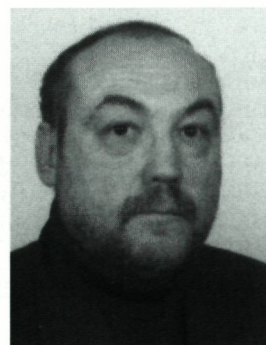
KTZ H. BODEN



ILZ M. VANMAELE



ILV A. LAVALLEYE



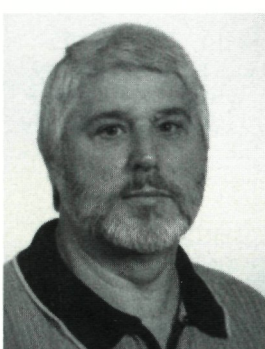
ILV K. VAN OVERLOOP



ILV A. VITTONI



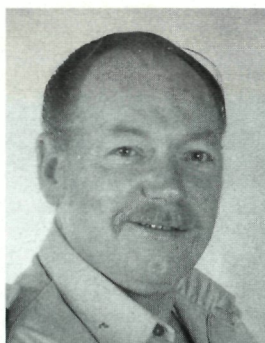
OMC G. BOURLET



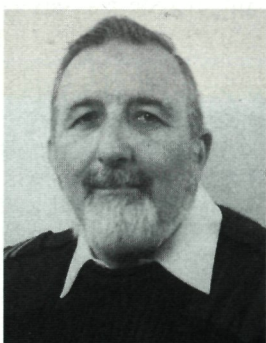
OMC R. DE CORTE



OMC J. VANDEKERCKHOVE



KMC M. SCHEPENS



KMC M. VAN HAECKE



KMC A. VERDONCK



KMC W. WAES

IMC J. RICHEZ

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

WELDOENDE LEDEN

MEMBRES BIENFAITEUR

ABELOOS M. Luitenant-ter-zee 1e Kl -
MIDDELKERKE
ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BAERT H. - HASSELT
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
HOUTAIN-LE-VAL
BAUSCH-HENGEN F. - SENNINGEN
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BELG.MARINE SCHILDERS VZW - BORGERHOUT
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERO M. - OOSTENDE
BERTIEAUX J.-M. - EUGIES
BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
BIEBUYCK M. - DESTELBERGEN
BILLET G. - BRUGGE
BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION
VALMONT
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BOECKMANS R. - BRUXELLES
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - Tervuren
BORGHs B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Maître principal chef - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
BURGAIN J. - WAREMME
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-
KWERPS
CARLIER L. Fregatkapitein (R) - PARIS
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE
LE CHATEAU
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
CORPS DES CADETS DE MARINE - BRUXELLES
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DE BACKER T. - STERRENBEEK
DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
BRUXELLES
DECORTE B. - OOSTENDE
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de
vaisseau 1e Cl R.Hr. - BRUXELLES
DEFEYT A. - BRUXELLES
DEHAENE-VERBEKE J.-L. - VILVOORDE
DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl - WATERLOO
DE LAUW R. Eerste meester-chef (b.d.) -
MIDDELKERKE
(†)DELGOFFE V. Capitaine de frégate R.Hr. -
SCHILDE
DELPRAT L. Capitaine de covette - BRAINE-LE-
CHATEAU
DEMANET M. - FLOREFFE
DE METS A. - VARSENARE

DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE
DEPOORTER V. - HOEVENEN
DEPREZ M. - PARIS
DEROO J. - LOVENDEGEM
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) -
BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DE WILDE-VANDENEECKHAUT N. Wwe Vice-
admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE
DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
DOLLENDORF P. - BUTGENBACH
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
OOSTENDE
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
DURY A. - BRUXELLES
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - OVERIJSE
ESCH P. - BRUXELLES
FALASCA A. - CHIEVRES
FILIAERT A. - GENT
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) -
BRUXELLES
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS
GHEYSSENS G. - DILBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
GOOSSENS J. - EVERE
HACHA Ch. - HERENT
HANTON J.M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE
HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUXELLES
HELLEBAUT P. - AALST
HELLEMANS M. Kapitein-ter-zee SBH -
ANTWERPEN
HENDRIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -
BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS SODALES - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEUSDENS R. - STOU MONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUSSEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e
Cl R.Hr. - BINCHE
HUBERT F. - FRANIÈRE
HYDEX N.V. - RUISBROEK
IMMOVA - BORGERHOUT
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - SAINT-
LAMBERT
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LABORDERY Ph. - MECHELEN
LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
BRAINE-CHATEAU
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. -
BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK

LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBON J. - COUVIN
 LEDOUX D. - PROFONDEVILLE
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Wwe Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN 6
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MALHERBE G. - HASSELT
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de frégate - BRUXELLES
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere-meester-chef - ST. ANDRIES
 MOENS H. - RUMST
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 NVOZMK - GEEL
 NYSSSEN L. - VERVERS
 OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - LEUVEN
 PAQUET A. - LIGNEUVILLE
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PELS A. Kapitein ter lange Omvaart - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK
 PIERARD R. - JAMBES
 PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
 PIRONGS P. - TONGEREN
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - HALTINNE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RAVET L. - BRUXELLES
 REYNIEERS O. Eerste meester-chef (R) - ST. NIKLAAS
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME - MALMEDY
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1e classe (R) - OOSTENDE
 SEGAERT D. - KNOCKE-HEIST
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIBRET M. - ST. HUBERT
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE
 STEELANDT R. - BRUGGE
 STEVENS R. - VARSENARE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 (†)STRUMANE R. Erefregatkapitein - MOL
 SUYS S. Luitenant-ter-zee - ASSEBROEK

TAS J. - WAASMUNSTER
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - Tervuren
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THE NELSON SWEEPERS - TIENEN
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
 THOELLEN G. - KOERSEL
 TONNEAU M. - WILLEBROEK
 TOREMANS G. - KESSEL-LO
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAISIERE M. - MONTIGNIES S/S
 VALCKE A950 - ZEEBRUGGE
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein MAB - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - DEERLIJK
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-Zee (T) - BRUGGE
 VANDENBERGHE Y. - BRUXELLES
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R) - WOLUWE SAINT LAMBERT
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM
 VAN DER AVOIRT N.V. - WILRIJK
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WAL M. Fregatkapitein - VLISSEGEM
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. - LONGUEVILLE
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM
 VARGA M. - DEURNE
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERLEYE J. - BRUGGE
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VITTON V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 WAUCQUEZ B. - BRUSSEL
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE
 ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 15 september 2000
Clôture à la date du 15 septembre 2000

SIEMENS

***Information
meets
Communication***

Siemens n.v.
Information and Communication Networks
T: 0800 16 020